EDITORIAL

El 27 de diciembre de 1911 se creó por ley el Banco de Seguros del Estado, el que comenzó efectivamente sus actividades en el mes de marzo de 1912. Es así, que el 27 de diciembre de 2006 cumplimos 95 años de la creación y en el 2007 conmemoramos el 95 aniversario de nuestros primeros pasos, a la luz de esa extensa trayectoria.

La creación del Banco, al igual que la de otras Empresas Públicas también fundadas en los primeros años del siglo pasado, fue el reflejo de la nueva forma de pensar en Uruguay el papel del Estado en la sociedad de la época, sin duda con el liderazgo de José Batlle y Ordóñez.

En el año 2006 comenzó a conmemorarse el Día de la Empresa Pública, en el marco del esfuerzo que el conjunto de las Empresas Públicas estamos haciendo para mejorar la gestión y los servicios, aprovechando sinergias, compartiendo recursos y atentos a los resultados económicos como también a la responsabilidad que tenemos en tanto somos empresas pertenecientes al conjunto de la sociedad uruguaya.

Todas las Empresas Públicas estamos buscando responder a la sociedad de hoy en las variadas y fundamentales áreas en que nos toca actuar; todas apuntando a que los ciudadanos tengan una mejor calidad de vida.

En cuanto al seguro, es en la sociedad moderna un componente imprescindible de la actividad económica y cada vez más de la vida de las personas.

A lo largo de su actuación, el Banco de Seguros del Estado ha aportado a la sociedad uruguaya toda la gama de seguros que ésta fue requiriendo de acuerdo a su desarrollo.

Generaciones de funcionarios se fueron capacitando, en el país y en el exterior, para aportar a los actores de la sociedad la tranquilidad necesaria para afrontar la vida cotidiana.

Al tiempo que otorga esas coberturas el Banco de Seguros del Estado crea también el concepto del seguro como Institución, seria y confiable, de la que se puede esperar respaldo en los momentos difíciles y hoy está preocupado por facilitar el acceso al seguro a un mayor número de empresas y personas.

Especial destaque en estos 95 años merece el aporte del Banco de Seguros del Estado en materia de Prevención y Rehabilitación en el área de Accidentes del Trabajo, además de una reconocida asistencia a los siniestrados.

Pero también el Banco aportó a la Sociedad Uruguaya el Almanaque del Labrador, primero, y el Almanaque del BSE, después. Hoy por hoy, éste forma parte del acervo de los uruguayos. Se fue ganando ese lugar con sus calendarios agropecuarios, con los planos de la estufa, del horno de pan y tantos otros, así como con sus apuntes históricos o los relatos de época.

Al igual que la sociedad y el propio Banco, el Almanaque va evolucionando, acompañando el pensamiento de los uruguayos, pero también procurando que no se pierdan sus raíces. Este es el desafío del Almanaque y también del Banco.



Gustavo Vilaró



De izquierda a derecha: Sr. Gustavo Vilaró, Sr. Mario Castro, Cr. Juan Guillermo Young.

DIRECTORIO

Sr. Gustavo Vilaró - PRESIDENTE

Sr. Mario Castro - VICEPRESIDENTE

Cr. Juan Guillermo Young - DIRECTOR

SECRETARIO GENERAL LETRADO

Dr. Washington Germano

GERENCIA GENERAL

Sr. Luis Inthamoussu - GERENTE GENERAL

Cra. Margarita Gagliano - SUB GERENTE GENERAL

DIRECTORES DE DIVISIÓN

Ing. Marcelo de Polsi

A/P. Enrique Florencio

Dr. Hugo Lens

Sr. Juan Esteban Martínez

Cr. Daniel Mouradian

Cra. Laura Soca

Dr. Gustavo Suárez

Cr. Ruben Vernazza

Cra. Graciela Vidal

2007

ENERO

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRERO

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

MARZO

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

ABRIL

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

MAYO

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

JUNIO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

JULIO

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AGOSTO

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SETIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTUBRE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DICIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2008

ENERO

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRERO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29		

MARZO

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

ABRIL

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

MAYO

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	19	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

JUNIO

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

JULIO

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

AGOSTO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

SETIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

OCTUBRE

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

NOVIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

DICIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



FASES LUNARES

Hora legal uruguaya del inicio de la fase

ENERO

- LLENA DÍA 3 / 11HS.
- MENGUANTE DÍA 11 / 10HS.
- NUEVA DÍA 19 / 1H.
- CRECIENTE DÍA 25 / 20HS.

FEBRERO

- LLENA DÍA 2 / 3HS.
- MENGUANTE DÍA 10 / 7HS.
- NUEVA DÍA 17 / 13HS.
- CRECIENTE DÍA 24 / 5HS.

MARZO

- LLENA DÍA 3 / 20HS.
- MENGUANTE DÍA 12 / 1H.
- NUEVA DÍA 18 / 23HS.
- CRECIENTE DÍA 25 / 15HS.

ABRIL

- LLENA DÍA 2 / 15HS.
- MENGUANTE DÍA 10 / 15HS.
- NUEVA DÍA 17 / 8HS.
- CRECIENTE DÍA 24 / 3HS.

MAYO

- LLENA DÍA 2 / 7HS.
- MENGUANTE DÍA 10 / 2HS.
- NUEVA DÍA 16 / 16HS.
- CRECIENTE DÍA 23 / 18HS.
- LLENA DÍA 31 / 22HS.

JUNIO

- MENGUANTE DÍA 8 / 9HS.
- NUEVA DÍA 14 / 24HS.
- CRECIENTE DÍA 22 / 10HS.
- LLENA DÍA 30 / 11HS.



JULIO

- MENGUANTE DÍA 7 / 14HS.
- NUEVA DÍA 14 / 9HS.
- CRECIENTE DÍA 22 / 4HS.
- LLENA DÍA 29 / 22HS.

AGOSTO

- MENGUANTE DÍA 5 / 18HS.
- NUEVA DÍA 12 / 20HS.
- CRECIENTE DÍA 20 / 20HS.
- LLENA DÍA 28 / 8HS.

SETIEMBRE

- MENGUANTE DÍA 3 / 23HS.
- NUEVA DÍA 11 / 10HS.
- CRECIENTE DÍA 19 / 14HS.
- LLENA DÍA 26 / 17HS.

OCTUBRE

- MENGUANTE DÍA 3 / 7HS.
- NUEVA DÍA 11 / 2HS.
- CRECIENTE DÍA 19 / 5HS.
- LLENA DÍA 26 / 2HS.

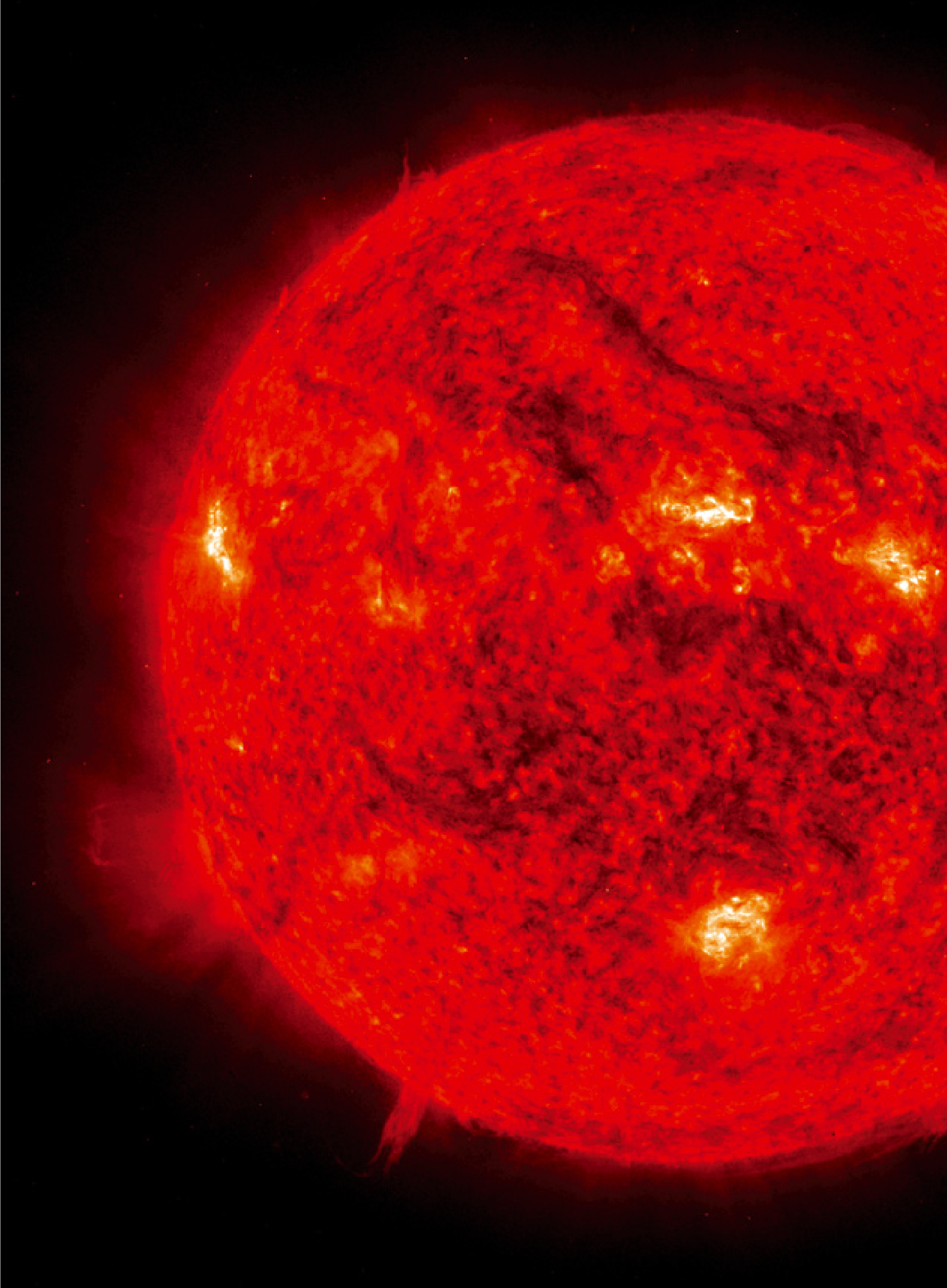
NOVIEMBRE

- MENGUANTE DÍA 1 / 18HS.
- NUEVA DÍA 9 / 20HS.
- CRECIENTE DÍA 17 / 19HS.
- LLENA DÍA 24 / 12HS.

DICIEMBRE

- MENGUANTE DÍA 1 / 10HS.
- NUEVA DÍA 9 / 15HS.
- CRECIENTE DÍA 17 / 7HS.
- LLENA DÍA 23 / 22HS.
- MENGUANTE DÍA 31 / 5HS.

FOTOGRAFÍA: MISIÓN GALILEO (NASA/JPL/SPACE SCIENCE INSTITUTE)

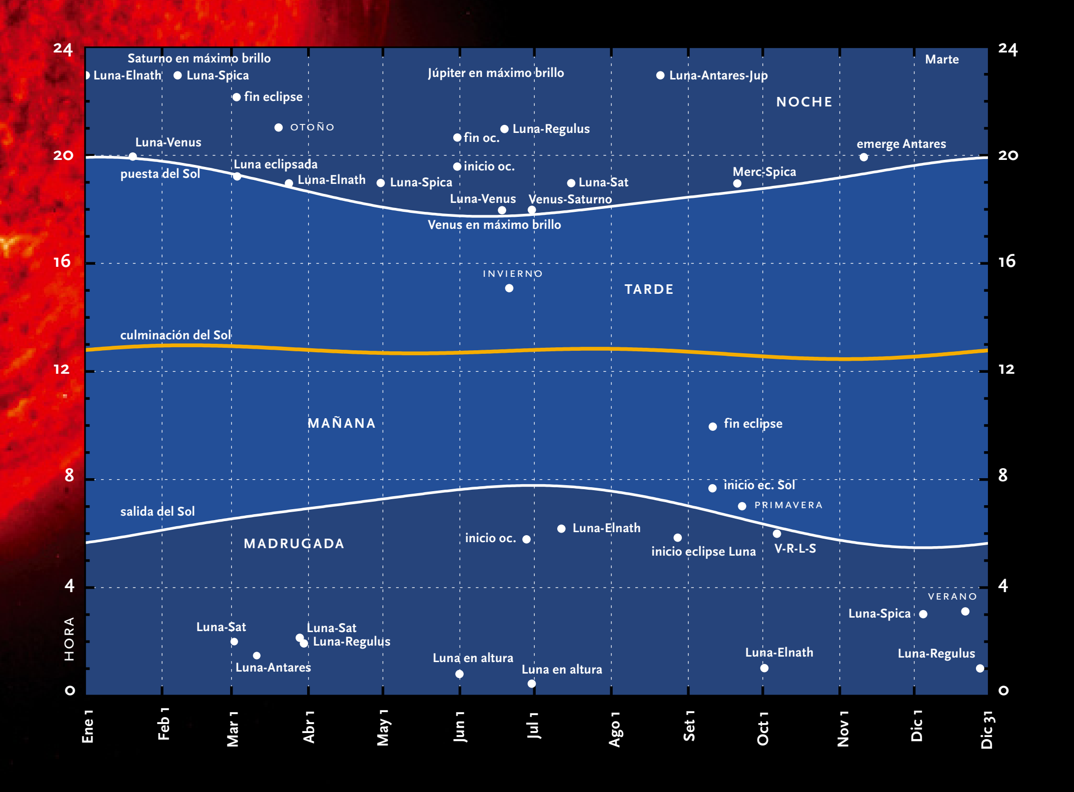


FOTOGRAFÍA: SUPERFICIE DEL SOL - SOHO (ESA & NASA).

ALMANAQUE ASTRONÓMICO 2007

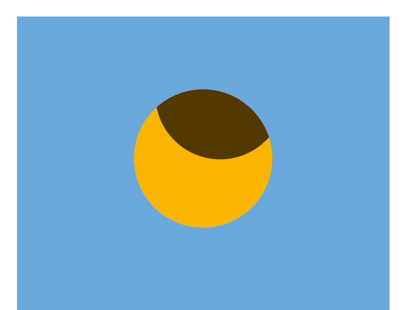
DR. TABARÉ GALLARDO

Presentamos aquí en forma gráfica y resumida lo más interesante observable en el cielo desde Uruguay durante 2007. Un eclipse de Sol, dos de Luna, ocultaciones de la estrella Antares por la Luna y conjunciones entre astros brillantes se destacan como silenciosos espectáculos dignos de consideración.



EL SOL EN 2007

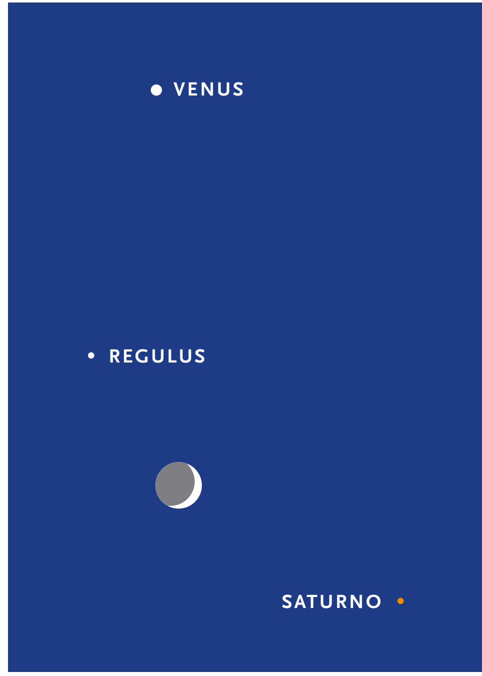
En el eje horizontal de la gráfica se despliegan los días del año mientras en el vertical se indican las horas a lo largo de cada día.
En este marco de referencia ubicamos todos los eventos astronómicos destacados para 2007. La curva inferior de la gráfica indica la evolución anual del instante de salida del Sol mientras que la superior se refiere a la puesta. La diferencia entre ambas nos indica la duración del día, que el 21 de junio es mínima y el 22 de diciembre máxima. Sin embargo, no es el 21 de junio el día en que el Sol sale más tarde ni el 22 de diciembre cuando se oculta más tarde. La curva en el medio de ambas indica el instante de culminación del Sol, es decir, el instante en el cual alcanza la máxima altura en el día. Esa altura es variable siendo mínima el 21 de junio y máxima el 22 de diciembre. Claramente se aprecia que el instante de culminación no coincide con las 12 horas de nuestros relojes.
El pasaje de la Tierra por el perihelio de su órbita (enero) y por su afelio (julio) no tiene ninguna relación con las estaciones debido a la casi perfecta circularidad de la órbita terrestre. Las estaciones están delimitadas por los solsticios y equinoccios que se indican en la gráfica.
El 11 de setiembre podremos apreciar un eclipse de Sol que si bien es parcial será muy interesante pues en su máximo el borde lunar llegará a cubrir hasta el centro del disco solar.



Aspecto que tendrá el eclipse de Sol del 11 setiembre de 2007.



Antares emerge detrás de la Luna el 11 de noviembre de 2007.



Conjunción en la madrugada del 7 de octubre de 2007.

LUNA. Santiago Roland (Observatorio Astronómico Los Molinos).

EVENTOS DE LUNA

Las Lunas Llenas de junio serán llamativas por pasar muy alto en la bóveda celeste y por este motivo se indican en la gráfica. En la noche del 25 de octubre la Luna Llena se encontrará a la mínima distancia de la Tierra por lo que su brillo será algo mayor que el valor medio.

El 3 de marzo la Luna saldrá parcialmente eclipsada constituyendo un llamativo espectáculo que luego se transformará en eclipse total de Luna. El 28 de agosto en la madrugada se dará otro espectáculo recomendable: la luna se ocultará estando totalmente eclipsada.

A lo largo del año la Luna se verá proyectada muy cerca de varias estrellas brillantes y planetas. Los casos mas destacados por la proximidad mutua entre los astros o por su brillo se indican con un asterisco en la lista de eventos. Las conjunciones de Venus con la Luna son siempre un espectáculo pues por un lado Venus es un astro muy brillante y por otro la Luna en estos casos presenta una llamativa forma de uña. En dos oportunidades la Luna ocultará a la estrella Antares y en otra ésta emergerá detrás del disco lunar.



MARTE (NASA/JPL/SPACE SCIENCE INSTITUTE).

VISIBILIDAD DE LOS PLANETAS

Mercurio de color anaranjado siempre es difícil de observar perdido entre las luces crepusculares. Las mejores fechas para localizarlo son alrededor del 22 de marzo y del 20 de julio al amanecer hacia el este y alrededor del 2 de junio y 29 de setiembre al anochecer hacia el oeste.

Venus es blanco y muy brillante. Desde enero y hasta agosto será visible al anochecer hacia el oeste y desde setiembre hasta el final del año será visible en la madrugada hacia el este. El período de mayor brillo será entre mayo y julio.

Marte, de color rojo, entre enero y octubre será visible después de la medianoche. A partir de noviembre ya es visible antes de la medianoche con brillo creciente. El máximo brillo lo alcanza a mediados de diciembre.

Júpiter es blanco, no tan brillante como Venus. El período de máximo brillo será entre mayo y julio siendo visible desde las primeras horas de la noche.

Saturno es anaranjado y será especialmente brillante entre enero y marzo desde las primeras horas de la noche.

Los eventos astronómicos son en general válidos para todo el territorio nacional aunque fueron calculados específicamente para un punto geográfico medio de nuestro país. En caso de que Uruguay adopte horario de verano deberá sumarse una hora a los valores indicados en la gráfica.

Se indican con un asterisco aquellos eventos recomendados para observación.



DÍA	MES	HORA	EVENTO
1	ENERO	23	*CONJUNCIÓN LUNA-ELNATH
3	ENERO	17	LA TIERRA EN EL PERIHELIO, MÍNIMA DISTANCIA AL SOL
7	ENERO	03	CONJUNCIÓN SATURNO-LUNA-REGULUS
15	ENERO	05	CONJUNCIÓN LUNA-ANTARES
20	ENERO	20	*CONJUNCIÓN LUNA-VENUS
2	FEBRERO	23	CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO
7	FEBRERO	23	* CONJUNCIÓN LUNA-SPICA
19	FEBRERO	20	CONJUNCIÓN LUNA-VENUS
27	FEBRERO	20	CONJUNCIÓN LUNA-POLLUX
2	MARZO	02	*CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO
3	MARZO	19:15	*LA LUNA SALE PARCIALMENTE ECLIPSADA
3	MARZO	20:20	*MÁXIMO DEL ECLIPSE TOTAL DE LUNA
3	MARZO	22:11	*FIN ECLIPSE DE LUNA
11	MARZO	01:30	*CONJUNCIÓN LUNA-ANTARES
20	MARZO	21:04	EQUINOCCIO DE OTOÑO
24	MARZO	19	*CONJUNCIÓN LUNA-ELNATH
29	MARZO	02	*CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO
30	MARZO	02	*CONJUNCIÓN LUNA-REGULUS
7	ABRIL	07	CONJUNCIÓN LUNA-ANTARES
30	ABRIL	19	*CONJUNCIÓN LUNA-SPICA
19	MAYO	19	CONJUNCIÓN LUNA-VENUS
22	MAYO	20	CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO
23	MAYO	19	CONJUNCIÓN LUNA-REGULUS
28	MAYO	03	CONJUNCIÓN LUNA-SPICA
31	MAYO	19:37	*INICIO OCULTACIÓN DE ANTARES POR LA LUNA
31	MAYO	20:42	*FIN DE OCULTACIÓN DE ANTARES POR LA LUNA
1	JUNIO	00:48	*LUNA LLENA ALCANZANDO GRAN ALTURA
18	JUNIO	18	*CONJUNCIÓN LUNA-VENUS
19	JUNIO	21	*CONJUNCIÓN LUNA-REGULUS
21	JUNIO	15:06	SOLSTICIO DE INVIERNO
28	JUNIO	05:48	*INICIO OCULTACIÓN DE ANTARES
30	JUNIO	00:26	*LUNA LLENA ALCANZANDO LA MÁXIMA ALTURA EN TODO EL AÑO
30	JUNIO	18	*CONJUNCIÓN VENUS-SATURNO
6	JULIO	21	LA TIERRA EN EL AFELIO, PUNTO MÁS ALEJADO DEL SOL
12	JULIO	06:11	*SALE LUNA-ELNATH EN CONJUNCIÓN
12	JULIO	18	CONJUNCIÓN VENUS-REGULUS
16	JULIO	19	*CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO
21	JULIO	18	CONJUNCIÓN LUNA-SPICA
21	AGOSTO	23	*CONJUNCIÓN LUNA-ANTARES-JUPITER
28	AGOSTO	05:51	*INICIO ECLIPSE DE LUNA
28	AGOSTO	07:09	*SE OCULTA LA LUNA TOTALMENTE ECLIPSADA
11	SETIEMBRE	07:42	*INICIO ECLIPSE PARCIAL SOL
11	SETIEMBRE	08:51	*MÁXIMO DEL ECLIPSE, MAGNITUD 0.51
11	SETIEMBRE	09:58	*FIN ECLIPSE DE SOL
21 Y 22	SETIEMBRE	19	*CONJUNCIÓN MERCURIO-SPICA
23	SETIEMBRE	06:51	EQUINOCCIO DE PRIMAVERA
2	OCTUBRE	01	*SALE LUNA-ELNATH EN CONJUNCIÓN
4	OCTUBRE	06	CONJUNCIÓN LUNA-POLLUX
7	OCTUBRE	06	*CONJUNCIÓN VENUS-REGULUS-LUNA-SATURNO
25	OCTUBRE	24	LA LUNA ALCANZA LA MÍNIMA DISTANCIA A LA TIERRA EN FASE LLENA
3	NOVIEMBRE	05	CONJUNCIÓN LUNA-REGULUS
4	NOVIEMBRE	04	CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO
5	NOVIEMBRE	05	CONJUNCIÓN LUNA-VENUS
9	NOVIEMBRE	09:31	MÁXIMA DISTANCIA TIERRA-LUNA EN TODO EL AÑO
11	NOVIEMBRE	19:58	*ANTARES EMERGE DETRÁS DE LA LUNA
12	NOVIEMBRE	20	CONJUNCIÓN LUNA-JUPITER
27	NOVIEMBRE	02	CONJUNCIÓN LUNA-MARTE
1	DICIEMBRE	05	CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO
5	DICIEMBRE	03	*CONJUNCIÓN LUNA-SPICA
22	DICIEMBRE	03:07	SOLSTICIO DE VERANO
23	DICIEMBRE	22	CONJUNCIÓN LUNA-MARTE
28	DICIEMBRE	01	*CONJUNCIÓN LUNA-REGULUS
29	DICIEMBRE	01	CONJUNCIÓN LUNA-SATURNO



EL CAMBIO CLIMÁTICO GLOBAL EN EL OJO DE LA TORMENTA

JUAN LUIS PÉREZ METEORÓLOGO

MARTÍN FUNARI METEORÓLOGO

La actual situación merece una especial atención e inminente cambio, principalmente en cuanto a nuestra actitud.



FOTO: TORMENTA TROPICAL CHRIS DESDE LA ESTACIÓN ESPACIAL INTERNACIONAL - NASA.

Cada vez son más los análisis, informes, documentos e investigaciones que concluyen que el comportamiento de nuestro medio ambiente se ha modificado en los últimos años y que continúa hasta hoy, aún con mayor intensidad.

“Calentamiento Global”, “El Niño” o “La Niña”, “Efecto Invernadero” y términos realmente alarmantes como presagio de catástrofes y hasta nuevas enfermedades podrían ser parte de nuestro futuro.

Sequías, inundaciones, temperaturas extremas y estaciones alteradas parecen ser la señal más visible. Entre tanto, la infinidad de actividades que este cambio afecta, se descubren, amplían y suman nuevas casi a diario.

Existen diversas teorías al respecto algunas completamente opuestas; desde tendencias a un calentamiento hasta una probable nueva etapa fría son actualmente discutidas, no obstante, ninguna se descarta.

Ahora bien, las causas de dicho fenómeno están orientadas hacia un principal responsable: la actividad humana. El explosivo crecimiento de la misma registrado desde hace siglos ha involucrado directamente al medio que nos rodea.
El continuo aporte de gases contaminantes, la tala indiscriminada de bosques y la modificación radical de todo tipo de paisajes y ecosistemas por parte de emprendimientos de diversa índole son los que, entre otros factores, parecen haber forzado y potenciado dicho cambio.

Suceden además otros eventos de características naturales que también repercuten negativamente sobre nuestro entorno. Algunos de los mismos, como las anomalías en aguas del Pacífico, son objeto de permanente estudio y monitoreo por parte de científicos.

Sumado a ello, fenómenos como las explosiones volcánicas emiten una gran cantidad de gases contaminantes los cuales quedan suspendidos en la atmósfera largos años antes de finalmente degradarse.

El delicado equilibrio entre la atmósfera y los océanos -que si bien no son los únicos, pero sí dos de los principales actores involucrados-, es fácilmente distorsionado por elementos completamente ajenos y extremadamente nocivos presentes en cantidades completamente intolerables como para ser asimilados y degradados naturalmente, debilitan a diario nuestro hábitat y comprometen a todo organismo viviente, incluso extinguiendo algunos.

Alteraciones sistemáticas de uno cualquiera de estos dos medios inevitablemente se refleja en el otro produciendo un daño potencialmente mayor y que cuyo alcance de consecuencias, si bien se estima, su impacto no ha sido completamente concluido.



Bloque de hielo en una playa cerca de Jökulsárlón, Islandia. Foto: Andreas Tille.

Gases como el dióxido de carbono, metano, óxido nitroso, monóxido de carbono y algunos hidrocarburos y CFC (Clorofluorocarbonos) ya forman parte del aire que habitualmente respiramos, atenúan nuestra atmósfera evitando la natural disipación hacia el espacio de una parte de la energía recibida y debilitan la capa de ozono que nos protege de la radiación UV proveniente del Sol.

Lo que podríamos dar en llamar “contaminación casera”, como ser la conocida combustión de los automóviles emitiendo hidrocarburos y en algunos casos compuestos de plomo, la quema innecesaria de derivados del petróleo y el vertimiento de todo tipo de sustancias sin tratamiento a cursos de agua llevan una buena parte en todo este proceso.

Excedentes de aerosoles, pinturas, aislantes térmicos, gases utilizados para la refrigeración y la fabricación de plástico sin técnicas de manejo apropiadas son parte de casi un centenar de agentes contaminantes detectados que en formas sólida, líquida o gaseosa son capaces de perdurar por muchos años antes de ocasionar su real efecto destructivo.

La pérdida anual de decenas de kilómetros cúbicos de hielo de las zonas polares, además de hacer subir gradualmente el nivel del mar comprometiendo peligrosamente las costas, limita una de nuestras principales reservas de agua dulce disponible condicionando con ello nuestra calidad de vida.

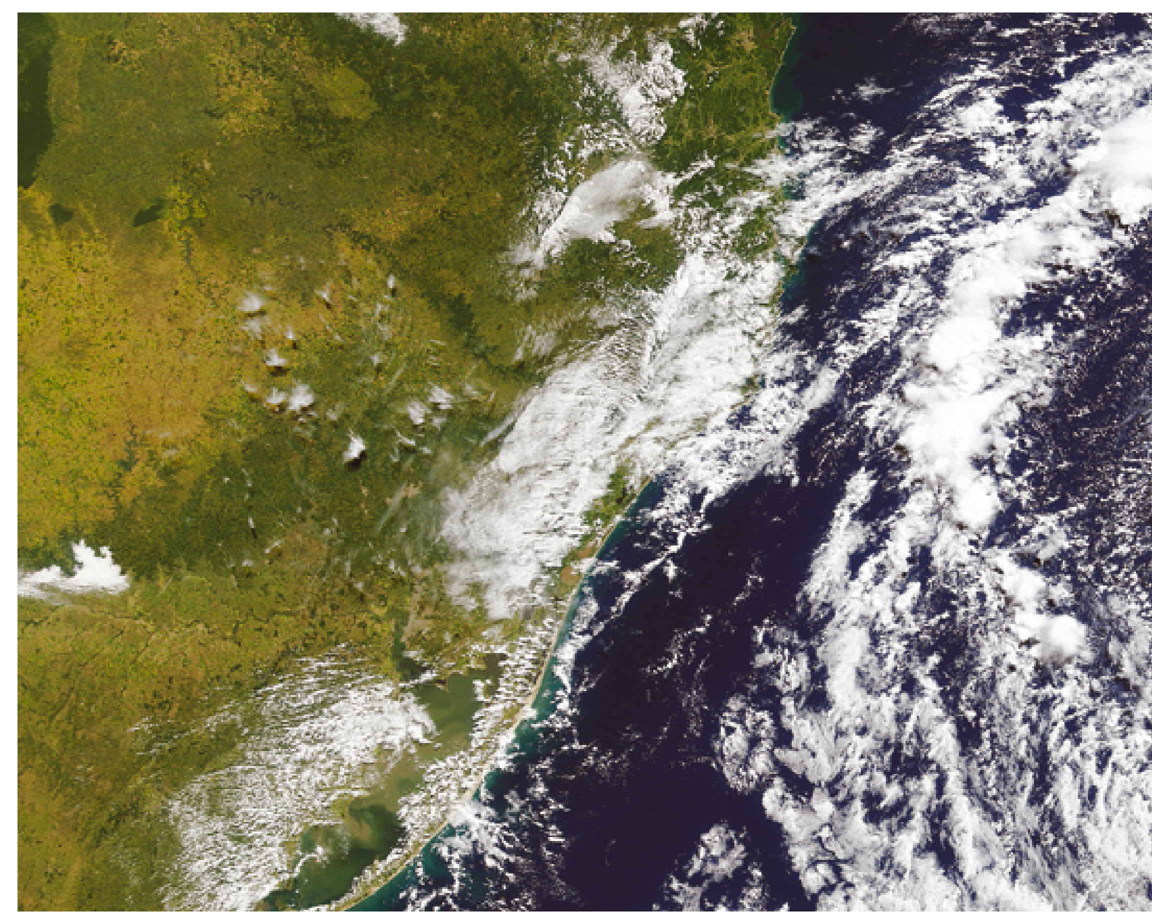


Imagen: Ciclón Catarina desde la ISS (Estación Espacial Internacional).

La normal concentración salina del agua de mar se ve alterada por este constante aporte que modifica corrientes marinas y al mismo tiempo configuraciones de sistemas atmosféricos, ambos determinantes para el régimen de precipitaciones, dirección e intensidad de los vientos así como en las amplitudes térmicas.

Esta larga cadena de causas y efectos que parece no tener fin, en la medida que al menos nuestra parte no se revierta o estabilice a muy corto plazo continuará cobrándose un altísimo costo, casi incalculable en lo económico e irreparable en cuanto a vidas y cambiará de aquí en más nuestra forma de ver y convivir con el mundo del cual formamos parte.

El notable avance de instrumentos y sus sensores, así como los diferentes medios de comunicación en los últimos años permiten al día de hoy registrar y tener acceso a eventos casi de forma instantánea desde cualquier lugar donde estén ocurriendo, aportando así valiosa información que nos permite tener una visión mucho más amplia y detallada de los diferentes acontecimientos. Los mismos

contribuyen también a tomar conciencia de la real dimensión de fenómenos tanto localmente desconocidos o considerados aislados como, a mayor escala, íntimamente ligados a situaciones climáticas o sinópticas regionales e incluso globales.

Eventos como por ejemplo el ocurrido el recordado 23 de Agosto de 2005 en nuestro país y el discutido fenómeno “huracanado” del 28 de Marzo de 2004 sobre las costas brasileñas (Santa Catarina), los cuales con magnitudes y características hasta entonces nunca registrados, deberán ser en adelante seriamente considerados a efectos de la prevención en caso de una eventual reiteración.

La integración y organización de toda esta información contribuirá sin dudas a esclarecer las salidas alternativas de esta preocupante encrucijada de la cual de alguna forma como responsables debemos hacernos cargo.

Soluciones alternativas como tratados internacionales de reducción de las emisiones a largo plazo y la preservación y creación de “sumideros naturales” en forma



de grandes extensiones forestadas capaces de “amortiguar” el impacto, son parte de las ideas puestas en práctica hasta el momento, no obstante las actuales cifras y perspectivas muestran que el esfuerzo no es lo suficientemente efectivo.

El desafío es necesario e impostergable; nos queda asumir entre todos el compromiso de apostar por una forma de vida infinitamente menos contaminante, con recursos energéticos renovables, fomentando el reciclaje, el respeto por lo que nos queda, y la conciencia de cuidar lo que aún no hemos perdido.

Indudablemente, es una decisión que pasa por la actitud que ante esto tomemos cada uno de nosotros y cuyos resultados esperaremos ver reflejados en la medida que, cuanto antes, lo pongamos en práctica.

ALGUNOS DATOS

- Los diez años más calurosos registrados han ocurrido todos desde 1980 en adelante.

- Durante el último siglo, el nivel de dióxido de carbono en la atmósfera ha aumentado en 25%; el nivel de óxido nitroso en 19% y el nivel de metano en 100%. Estos son los tres principales gases causantes del calentamiento global producidos por la quema de combustibles fósiles.

- Desde 1900, la temperatura media de la superficie de la Tierra ha subido entre 0,3 y 0,6 grados C. Para el año 2100, podría haber subido hasta 3,5 grados C, lo que constituye un cambio de temperatura comparable al que se ha producido desde la era glacial hasta hoy.

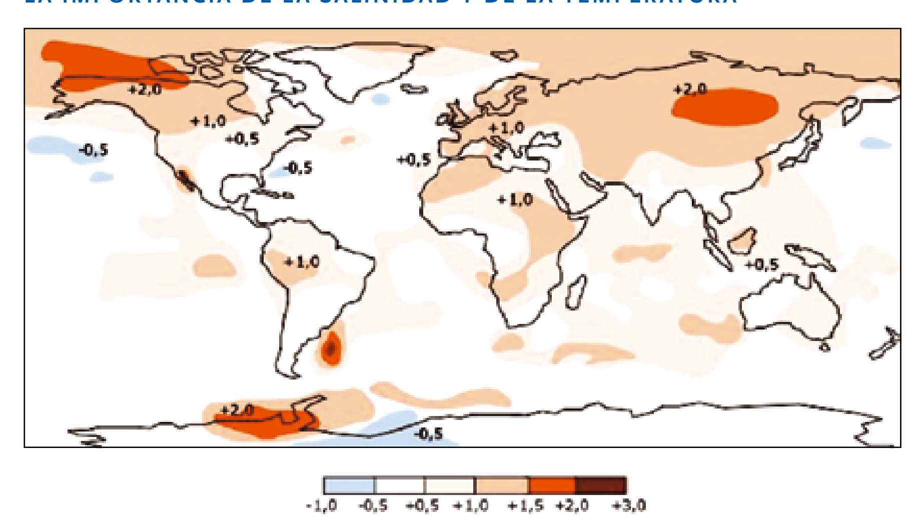
- El derretimiento de los casquetes polares y de los glaciares podría causar el aumento del nivel del mar de hasta un metro para el año 2100. De esta manera quedarían sumergidas naciones enteras y se alteraría radicalmente el mapa mundial.

- Las conclusiones científicas afirman que el mundo debe rebajar sus emisiones de gases causantes del calentamiento global entre 50% y 70% solamente para estabilizar el actual nivel de gases en la atmósfera.

- La salinidad y la temperatura del agua juegan un papel crucial en el funcionamiento de la circulación oceánica y ésta está cambiando como consecuencia del aporte de agua dulce de los casquetes polares. Esto cambiaría los regímenes de precipitación y temperaturas del continente sudamericano.



LA IMPORTANCIA DE LA SALINIDAD Y DE LA TEMPERATURA



Mapa de la evolución de la temperatura media anual del aire en los últimos 50 años (1956-2005) según un ajuste de la tendencia con respecto a mediciones de termómetros de superficie. Se observa que el calentamiento más importante se ha registrado en Siberia, Alaska y la Península de la Antártida. (mapa: NOAA).

HORA	PRESIÓN ATMOSFÉRICA (HPA)	INTENSIDAD DEL VIENTO Y RÁFAGAS REGISTRADAS	DIRECCIÓN DEL VIENTO
12:00	996.5	14 KPH – RAF 25 KPH	ESE
14:00	993.2	12 KPH – RAF 27 KPH	ENE
16:00	990.8	29 KPH – RAF 58 KPH	SE
18:00	991.5	34 KPH – RAF 64 KPH	NNW
20:00	992.1	31 KPH – RAF 71 KPH	W
22:00	998.6	54 KPH – RAF 104 KPH	W
00:00	1004.3	40 KPH – RAF 87 KPH	W

23 de Agosto de 2005. Datos registrados por la estación meteorológica automática Nº 2 de Nimbus Weather Services, ubicada en Colón/Melilla.

El calentamiento: actualmente se registra un incesante incremento en temperatura global. Perspectivas de futuro auguran que la misma no tardará muchos años en marcar nuevos récords.



Glaciar Rhône en los Alpes Suizos, entre 1890 y 1900.



Glaciar Rhône, en 2004.

REFERENCIAS

Philippe Saint Marc, **"La contaminación"** Biblioteca Salvat. Barcelona. España.

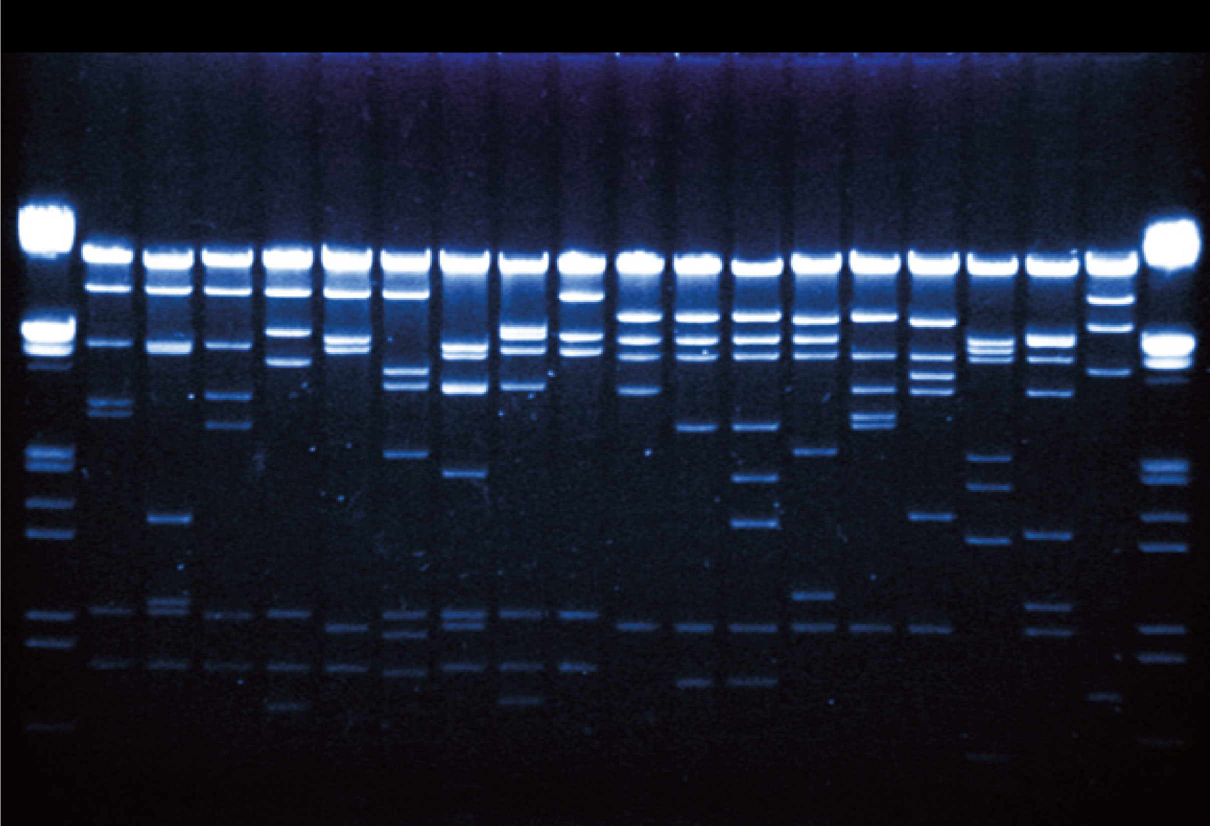
Nimbus Weather Services.

WMO, 1986. **A report of the International Conference on the Assessment of Carbon Dioxide and Other Greenhouse Gases in Climate Variations and Associated Impacts.**
(WMO N° 661 Geneva, 1986).

GENÉTICA MOLECULAR Y LA NUEVA MEDICINA

DR. VÍCTOR RAGGIO

Los avances de la Genética en las últimas décadas han sido, por un lado fuente de importantes innovaciones en el cuidado de la salud humana, y por otro, un elemento de gran presencia en los medios de comunicación y en la imaginería ciudadana. En este artículo se analizan, a nivel de divulgación, algunos de estos desarrollos científicos y las aplicaciones médicas derivadas del conocimiento del Genoma Humano y de otras herramientas de la Genética.



INTRODUCCIÓN

Con la publicación casi completa de la secuencias detallada de los 3 mil millones de nucleótidos del genoma de la especie humana y la caracterización de los más de 30.000 genes humanos comenzó oficialmente la era de la Medicina Genómica. Ésta es una rama de la Genética Médica que estudia el conjunto de la variación genética individual y en la población, considerando al genoma un sistema dinámico de expresión de genes que interactúan entre sí y con el ambiente y definen estados de salud y enfermedad. De esta forma, la medicina genómica dará como resultado una práctica médica más individualizada, predictiva y preventiva.

La Genética es la rama de la Biología que estudia la herencia y la variación.
La Genética estudia dos observaciones sencillas y en apariencia contradictorias:
1. que los hijos se parecen a sus padres (al menos se parecen más a los padres que a otras personas) y 2. que todos somos diferentes. Muchas veces se plantea la pregunta de si estas similitudes y diferencias son causa de los genes o el ambiente. Theodosius Dobzhansky, genetista de Poblaciones, ruso-norteamericano, nos dice:

"A menudo decimos y escribimos que ciertos caracteres son hereditarios y otros se deben al medio... Haríamos mucho más sencillas las cosas si pudiéramos clasificar los caracteres y determinar los que son hereditarios y los que se deben al medio. Esto es imposible, porque todos los caracteres, sin excepción, son hereditarios y todos se deben al medio".

La Genética se ocupa fundamentalmente de los aspectos hereditarios de esta dialéctica, desde sus aspectos moleculares en la biología del ADN hasta la distribución de los genes en las familias y poblaciones humanas. La Genética Médica, por su parte, es la ciencia que estudia la variabilidad biológica humana y su relación con la salud y la enfermedad. Así como los familiares se parecen en su fisonomía, se parecen también en su metabolismo, en la forma de responder a las noxas, los nutrientes, los fármacos, los microorganismos, etc.; en definitiva, en cómo responden al ambiente y por lo tanto, se parecen en la forma de enfermar. Esto se traduce en que identificado un individuo afectado de una determinada patología, sus familiares tienen un riesgo aumentado de padecer la misma y por lo tanto este conocimiento puede ser utilizado en estrategias preventivas efectivas (valor de la historia familiar en Medicina Preventiva).

En las últimas décadas la Genética Médica se caracterizó por un pasaje del estudio de las relativamente poco frecuentes "enfermedades genéticas" al estudio de la "genética de las enfermedades". A modo de ejemplo, son áreas de intensa investigación la genética de la arteriosclerosis, el colesterol alto, la hipertensión arterial, la diabetes, la obesidad, las patologías psiquiátricas y neurodegenerativas, el asma, el cáncer, las patologías inflamatorias crónicas y la osteoporosis. Incluso en las patologías infecciosas, en las que las causas son esencialmente "ambientales", se han encontrado genes que influencian la susceptibilidad a infectarse y la



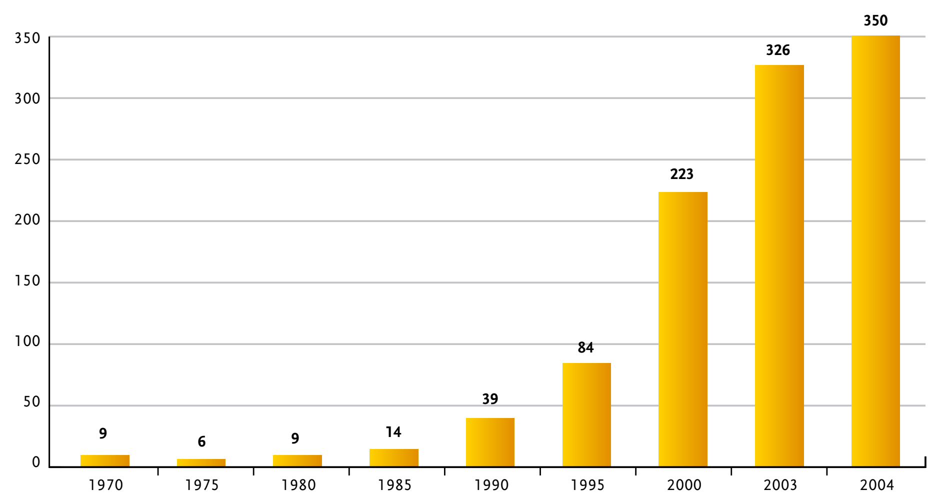


Figura 1. El gráfico muestra la evolución del número de publicaciones biomédicas sobre genética de la Enfermedad de Parkinson (tomado como ejemplo representativo) entre 1970 y 2004.

evolución favorable o desfavorable de la enfermedad. Esto está bien determinado para infecciones de importancia como el VIH y la tuberculosis.

Es prácticamente imposible leer una revista médica hoy en día sin toparse con artículos referidos a la Genética. Esto se evidencia en las revistas de Medicina General, de las más diversas especialidades médicas y en el surgimiento de nueva bibliografía específica dedicada a la Genética y sus subespecialidades.

Para la población y los médicos clínicos, este "boom de la Genética", acompañado de un "tsunami" de nueva información, y que promete convertirse en una nueva revolución en la Medicina, plantea la necesidad de una valoración crítica, tanto de la actualidad como de las posibilidades en desarrollo. Por otra parte, es necesario conocer las posibilidades de esta disciplina en nuestro país y la forma de obtener los mayores beneficios en términos de prevenir la enfermedad y de promover la salud humana.

DE LA GENÉTICA A LA PRÁCTICA CLÍNICA

La premisa es muy sencilla: las enfermedades humanas son causadas por la interacción de genes y ambiente; por lo tanto, se pueden usar herramientas derivadas de la Genética para mejorar la salud, prevenir y tratar la enfermedad.

La genética se centrará, por lo tanto, en el estudio de las causas hereditarias responsables de las diferencias y parecidos entre las personas. Pero dos aclaraciones son pertinentes: **1.** estas causas se pueden estudiar a varios niveles: comparando individuos, familias y formas de herencia (Genética clásica), comparando cromosomas (Citogenética) o comparando directamente los genes (Genética Molecular y Bioinformática) **2.** para comprender cabalmente el efecto de los genes sobre un determinado rasgo o enfermedad es imperativo tener en cuenta y estudiar también



las interacciones de estos genes con el ambiente. La Genética Molecular moderna, a diferencia de lo que se podría pensar a priori, se desvincula de las visiones simplistas y "organicistas" a ultranza, dado que resalta la necesidad de un abordaje de la complejidad de las interacciones genoma-ambiente, por una conjunción de disciplinas, para comprender los rasgos humanos.
Por otro lado la Genética pone en primer plano la importancia de las diferencias interindividuales en Medicina (medicina individualizada). Las diferencias en nuestros genes hacen que estemos predispuestos a enfermarnos de diferente manera (o a no enfermarnos hasta edad muy avanzada), a evolucionar distinto una vez enfermos, a responder distinto a los tratamientos farmacológicos (farmacogenética) y a la dieta (nutrigenética). La Medicina Genómica es una nueva forma de hacer medicina en la que se tiene en cuenta el perfil genómico del paciente (que se evalúa a través de la historia familiar y de test genéticos específicos) para optimizar el diagnóstico, la prevención y el tratamiento de los pacientes y sus familias.

GENÉTICA EN PREVENCIÓN

El conocimiento del genotipo del paciente permite predecir parcialmente los riesgos a los que está sometido para diversas patologías. El objetivo es el asesoramiento genético individualizado para prevenir la enfermedad o la mortalidad prematura en individuos genéticamente susceptibles. En este marco los datos fundamentales se derivan del análisis de la historia familiar y del uso de diagnósticos moleculares específicos. Las predisposiciones y los riesgos genéticos que se pueden inferir de este modo permiten, en una segunda etapa, analizar algunos de los múltiples genes vinculados a patologías humanas, lo que aporta datos relevantes para identificar individuos susceptibles, para ayudar en el diagnóstico, para seleccionar el tratamiento más adecuado y para elaborar un pronóstico.
Cada vez son más usados los denominados "test genéticos"; en general se alude con este término a una serie de técnicas de biología molecular que permiten conocer las variantes génicas que porta cada individuo para genes específicos (el denominado genotipo). El conocimiento del genotipo de un paciente brinda a los médicos información utilizable en varios aspectos: en muchos casos estos análisis directamente confirman (o descartan) un diagnóstico, con todas las implicancias que esto tiene para el paciente, su médico y la familia.

LA NUEVA COMPRENSIÓN MOLECULAR DE LAS ENFERMEDADES

Una de las más importantes, y seguramente más revolucionarias, derivaciones de estos nuevos avances consiste en potenciar la más vieja aspiración de la Medicina: aumentar el conocimiento de la etiopatogenia (las causas y mecanismos generadores de patología), a través de la caracterización molecular de las enfermedades.

Una "nueva concepción" de la Medicina había surgido luego de la revolución darwiniana, con el concepto de individualidad bioquímica de los pacientes a



BIOLOGÍA MOLECULAR
PROYECTO GENOMA HUMANO
CLÍNICA MÉDICA
HERRAMIENTAS
DATOS
PROBLEMAS
MEDICINA GENÓMICA
APLICACIONES
APLICACIONES
PREVENCIÓN
APLICACIONES
APLICACIONES
PRONÓSTICO
APLICACIONES
GENÉTICA CLÍNICA
TRATAMIENTO
DIAGNÓSTICO
SU PRINCIPAL PROBLEMA
TERAPÉUTICA
GUÍA
ASESORAMIENTO GENÉTICA
TERAPIA GÉNICA
FARMACOGENÉTICA

partir de los trabajos de Garrod a principios del siglo XX. Estos llevaron al "descubrimiento" de que no existe un "ser humano" tipo (y por lo tanto no existe un "paciente tipo"), sino que la individualidad molecular hace que estos respondan de forma diferente a las noxas o los tratamientos médicos. Una notable anticipación de los muy posteriores desarrollos de la Farmacogenética (ver más adelante) aparece, en Uruguay, en la tesis de Pedro Hormaeche.

No existen las enfermedades, existen los enfermos, escuché poco después de empezar mis estudios clínicos en la Facultad de Medicina; y hoy es claro que no existe "el genoma humano" sino una enorme diversidad genética entre los individuos de nuestra especie, que cada vez se conoce más y, parte de la misma, se vincula a patologías humanas. Esta concepción moderna, cuyos orígenes hay que rastrear forzosamente en la publicación en 1859 de El origen de las especies, no ha hecho sino reforzarse por los estudios de biología molecular en el hombre.

Se habla de una nueva taxonomía de las enfermedades comunes, en el sentido de que enfermedades como la hipertensión arterial, la diabetes o el infarto cardíaco, no son otra cosa que eventos finales, objetivables a nivel clínico, a los cuales se puede llegar por múltiples mecanismos y "vías" patogénicas.

Este conocimiento no es sólo académico. El reconocimiento de esta heterogeneidad etiopatogénica (es decir de causas y mecanismos) en vez de "etiquetas" diagnósticas fijas, permite una verdadera Medicina Individualizada. Pacientes



distintos en su genética (y por lo tanto en sus interacciones con el ambiente) pueden ser diagnosticados por medios diferentes (diagnóstico), pueden correr riesgos diferentes (pronóstico y prevención) y pueden responder de forma diferente a la terapéutica (no sólo farmacológica).
Tal vez más importante, la Medicina Individualizada (y del momento en que tiene en cuenta a la Genética será Medicina Familiar), es una Medicina verdaderamente preventiva. Los riesgos que corren los pacientes, parte de los cuales se pueden conocer con las herramientas actuales de la Genética aplicadas a la Clínica, se pueden conocer (y por lo tanto efectuar las intervenciones terapéuticas y preventivas adecuadas) antes (a veces mucho antes) de que los individuos enfermen. Ésta, bien usada por equipos preventivos multidisciplinarios y con la participación activa del individuo y la familia, puede ser una herramienta preventiva invalorable para la Medicina del siglo XXI.

MODIFICAR LA EVOLUCIÓN DE LAS ENFERMEDADES CRÓNICAS

Enfermedades crónicas como la hipertensión arterial, la diabetes y las alteraciones del colesterol dan cuenta de la mayor parte de la morbilidad humana. Por ejemplo: la diabetes es una de las principales causas a nivel mundial, tanto de ceguera, como de enfermedad renal crónica y patología cardiovascular. Cada vez se conocen más las causas genéticas y ambientales (inseparables) de la diabetes. Pero aquí el asunto es otro. Como se desprende de lo dicho anteriormente no todos los diabéticos son iguales y los riesgos a los que están expuestos son diferentes. Parte de estas diferencias están dadas por sus genes. De esta forma el conocimiento del genoma de un individuo diabético permitirá determinar pronósticos específicos y por lo tanto, seleccionar las intervenciones de tratamiento y prevención más efectivas en cada individuo. En cierto sentido se puede hablar de dos genéticas de la diabetes (no necesariamente independientes, por supuesto): una genética de las causas de la diabetes y una genética de las complicaciones (consecuencias) de la diabetes.

UNA NUEVA FORMA DE TRATAR LAS ENFERMEDADES

De la misma forma, surgen, a partir de la Genética diversas herramientas utilizables directamente en el tratamiento médico. Son múltiples los ensayos de terapia génica desarrollándose en el mundo en pacientes humanos e innumerables los que están en etapas de experimentación en animales. Estos ensayos incluyen a diversas enfermedades, desde patologías genéticas poco frecuentes hasta enfermedades de gran prevalencia y cada vez más frecuentes, a medida que la esperanza de vida se prolonga, como la Enfermedad de Parkinson o Alzheimer, las enfermedades cardiovasculares y, por supuesto, el cáncer.

Otra área de importante desarrollo es la de la respuesta individual a los fármacos, nutrientes y tóxicos, denominadas Farmacogenómica, Nutrigenómica y Toxicoge-



nómica, respectivamente. No todos los individuos responden de la misma manera a los fármacos. La Farmacogenética estudia cómo las diferencias genéticas entre los individuos influyen en la variabilidad de esta respuesta. El reconocimiento de esta variabilidad de la respuesta interindividual a los fármacos es vital en el proceso de optimizar las terapias y minimizar el riesgo de efectos adversos de los mismos. Cada vez es más evidente la influencia de factores genéticos en esta respuesta, y la interacción de estos factores con otros como: edad, nutrición, estados fisiológicos y fisiopatológicos, exposición a elementos ambientales o interacciones farmacológicas. En definitiva se trata de utilizar el conocimiento de las variaciones en nuestro ADN (en genes específicos) para predecir, probabilísticamente, estas respuestas. La Farmacogenética permite una terapéutica "individualizada"; es decir, el tener en cuenta el perfil genético de cada paciente, de cada familia, o de una población seleccionada, a la hora de prescribir fármacos, para obtener el mayor beneficio terapéutico. De esta forma se podría tener elementos predictivos de la eficacia de un fármaco en tratamientos específicos y en pacientes específicos.

Asimismo el conocimiento de los procesos moleculares involucrados en diversas enfermedades ha permitido el "diseño" de fármacos y la identificación de nuevos blancos terapéuticos. La farmacología tradicional descansaba en la identificación de sustancias terapéuticas y su uso clínico, viniendo mucho después la comprensión de los mecanismos moleculares que subyacían a su acción terapéutica. Cada vez más este proceso se invierte, y el conocimiento de los mecanismos patogénicos a nivel molecular y de los procesos de regulación de la expresión de genes, permite la búsqueda y "diseño" de compuestos específicos que interaccionen con estas moléculas y modulen estos procesos de forma favorable. Varios de estos fármacos de "diseño" ya se utilizan en Uruguay, fundamentalmente en la terapia de ciertos cánceres hematológicos.

IMPLICACIONES ÉTICAS, LEGALES Y SOCIALES DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL GENOMA HUMANO

Si bien no nos extenderemos sobre ellos en este trabajo, es imprescindible mencionar otros aspectos que la investigación genómica genera y que son también objeto de intensa discusión. La comunidad médica y la sociedad uruguaya no debe estar ajena a esta discusión, que incluye temas como la equidad en el uso de la información genética, la privacidad y confidencialidad, el potencial mal uso de la información genómica, el impacto psicológico y estigmatización de la investigación sobre el genoma de los individuos y la familia, las alternativas reproductivas y las implicaciones filosóficas para el Ser Humano, ya que la Genética y el Genoma Humano son parte de lo que nos hace humanos.

Uno de los problemas centrales que la investigación genómica debe enfrentar para convertirse en una herramienta válida y productiva en salud humana, es la falacia



del “determinismo genético”. La aplicación de la genética molecular a diversos campos y especialidades de la medicina, ha hecho suponer un resurgimiento del “determinismo genético”; decimos resurgimiento porque esta “doctrina” tiene una larga historia, de hecho, más larga que la de la genética misma, aunque parezca paradójico. Lamentablemente este ha sido el encare que se ha dado al tema en diversos medios de prensa, incluso algunos especializados, con títulos, a veces ridículos, como el “gene gay”, el “gene del alcoholismo” o el “gene de Dios”.

Esto es especialmente álgido en psiquiatría y en las ciencias del comportamiento. En nuestra opinión, si se hace una lectura honesta y científicamente rigurosa de los estudios recientes, la Genética, lejos de reafirmar una visión organicista y biologicista a ultranza del Ser Humano, muestra como la verdadera riqueza del conocimiento del genoma surge de abordar y comprender las interacciones genoma-ambiente y de entender la complejidad de los “sistemas” que subyacen a los fenotipos que nos hacen “humanos”.

CONCLUSIONES

Para terminar una aclaración se impone. Todos los estudios de la genética de las enfermedades muestran cómo el verdadero valor del análisis genotípico aparecerá si se tiene en cuenta en el análisis las interacciones ambientales y de las combinaciones de variantes en genes que pueden afectar la salud de los individuos. Estos test pueden ser muy beneficiosos usados de determinada manera.

Poco a poco se va desarrollando el concepto de “perfil genómico de riesgo”, que permite predecir y prevenir más adecuadamente determinadas enfermedades; en la medida que la genética molecular de las enfermedades humanas esta estrategia se reforzará e irá resolviendo los problemas y carencias que hoy tiene, adquiriendo entonces la potencialidad de convertirse en una revolución en la medicina, en la medida que se tenga en cuenta la “dependencia del contexto” de los genes en sistemas complejos.

Otro de los problemas será (es ya en algunos países) el de la “comercialización” indiscriminada de diagnósticos genómicos sin tener en cuenta las consideraciones antes realizadas. Los riesgos evidenciables por la historia familiar y los test genéticos deben ser interpretados de forma individual y en el contexto de cada caso particular para potenciar al máximo los posibles beneficios y minimizar los riesgos. Para ello es necesario el correspondiente asesoramiento genético que beneficie realmente al paciente y, eventualmente, a su familia. Esto permitirá la incorporación plena de estas herramientas derivadas de la Genética en el cuidado de la salud humana.



UN NUEVO ESCENARIO PARA LA CONSERVACIÓN DE LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA EN URUGUAY

GABRIEL F. CALDEVILLA ING. AGR. FORESTAL

ANA M. QUINTILLÁN ING. AGR. FORESTAL

Dos importantes proyectos, que cuentan con financiamientos otorgados desde el Banco Mundial y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, posibilitan avanzar en pro de la conservación de la diversidad biológica de nuestro país.



En la Cumbre de la Tierra (la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo), celebrada en Río de Janeiro en 1992, los gobiernos de 179 países acordaron la Agenda 21: un documento de aproximadamente 500 páginas y 40 capítulos donde se describe un programa mundial para lograr el desarrollo sostenible.
A su vez, en esta Cumbre se reconoció mundialmente que la pérdida de diversidad biológica continuaba en forma acelerada como consecuencia de la actividad del hombre, y se abrió a la firma el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB).
Cada país que ratificó el CDB, en su carácter de "Parte Contratante", se comprometió a implementar medidas orientadas al cumplimiento de tres objetivos fundamentales: la conservación de la diversidad biológica; la utilización sostenible de sus componentes; y la distribución justa y equitativa de los beneficios obtenidos del uso de los recursos genéticos.

Pero, transcurrida una década, al analizar el progreso logrado en la plena instrumentación de la Agenda 21 y el programa para su aplicación -durante la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible, celebrada en Johannesburgo en el 2002- se verificó que aunque los planes continuaban siendo válidos, su aplicación había sido débil, pues, en general, los intentos para impulsar el desarrollo humano y para detener la degradación ambiental, no habían sido eficaces.
Es más, recientemente, en oportunidad de la 8va. Reunión de la Conferencia de la Partes del CDB (celebrada en Curitiba, en marzo del 2006), se alertó que nunca en la historia de la humanidad el ritmo de pérdida de la diversidad biológica fue tan grande como lo es ahora.

URUGUAY Y EL CONVENIO DE DIVERSIDAD BIOLÓGICA

La República Oriental del Uruguay, adhirió al CDB en oportunidad de la Cumbre de la Tierra y lo ratificó formalmente, como Parte Contratante, el 27 de agosto de 1993 (Ley No. 16.408). Al ratificar el CDB, el país se comprometió a seguir los objetivos definidos en dicho Convenio y a elaborar una estrategia nacional para la conservación de la diversidad biológica. Esta estrategia fue propuesta en el año 1999 y en ella se contemplan tres líneas de trabajo prioritarias:

1. conservación in situ, **dentro de áreas protegidas;**
2. conservación in situ, **fuera de las áreas protegidas;** y
3. conservación ex situ, o sea fuera de los lugares naturales donde ocurre la diversidad biológica (por ejemplo, a través de viveros, jardines botánicos, estaciones de cría de fauna y zoológicos).

Siguiendo la primera línea de trabajo, el país está abocado actualmente al establecimiento de un Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP). La creación de este Sistema se encuentra bajo la responsabilidad del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, y es apoyada por el Proyecto "Fortalecimiento de las Capacidades para la Implementación del Sistema Nacional de Áreas Protegidas en Uruguay": **Proyecto SNAP.**



ÑANDÚES EN UNA PRADERA NATURAL DEDICADA A LA GANADERÍA.

En relación con la segunda línea de trabajo, el gobierno desarrolla bajo la administración del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, el Proyecto Producción Responsable "Manejo integrado de los Recursos Naturales y la Diversidad Biológica", conocido como **PPR**, en el cual se plantea la conservación de la diversidad biológica y los recursos naturales asociados, fuera de áreas protegidas, en el ámbito de la actividad agropecuaria.

¿A QUÉ APUNTAN ESTOS PROYECTOS?

El **Proyecto SNAP**, tiene como objetivo promover la creación del **Sistema Nacional de Áreas Protegidas,** a través del fortalecimiento o desarrollo de las capacidades necesarias y el inicio de su implementación.

A tal fin se parte del marco normativo vigente y del conocimiento disponible con respecto a áreas de especial importancia para la conservación debido, entre otros aspectos, a sus características naturales singulares y a su estado de conservación. En una primera etapa, el Proyecto consideró tanto las áreas protegidas existentes como las áreas postuladas (en diversos estudios) para integrar el Sistema. De este conjunto de áreas, mediante una evaluación cuidadosa y detallada, se eligieron



Relicto de selva subtropical en un establecimiento ganadero en la cuenca del río Tacuarí.

seis de ellas como **"áreas piloto"**, a saber: Esteros de Farrapos e Islas del Río Uruguay; Valle del Lunarejo; Quebrada de los Cuervos; Laguna de Rocha; Cerro Verde y Humedales del Santa Lucía. Estas áreas, por sus características, se consideraron adecuadas para probar y evaluar aspectos relacionados, entre otros, con: la selección de áreas protegidas para integrar el Sistema; las diferentes modalidades de manejo; la elaboración de planes de manejo y la capacitación del personal.
Al finalizar el Proyecto, se espera, al menos, disponer de un Plan Estratégico para el **SNAP** (adecuado a las características y posibilidades del país) y contar con las seis áreas piloto funcionando y con personal, de diferentes niveles, formado para la gestión del Sistema.
En cuanto al **PPR**, su objetivo es promover un **"manejo integrado"**, entendiendo por éste la aplicación en los sistemas de producción agropecuaria de prácticas innovadoras orientadas a mejorar la situación de deterioro o degradación de la diversidad biológica y los recursos naturales involucrados.
Por un lado, se busca dar asistencia técnica sobre "manejo integrado" a grupos de productores en todo el territorio nacional, quienes podrán solicitarla a través de proyectos diseñados con este fin por ellos mismos y sus asesores.
Por otro, se han establecido, en principio, diez **"áreas prioritarias"** definidas en función de sus altos valores de diversidad biológica. En estas áreas, a iniciativa del Proyecto, se seleccionarán grupos de productores, con quienes se promoverán proyectos cuyo énfasis sea la conservación de la diversidad biológica.

Las "áreas prioritarias" seleccionadas en primera instancia –que ocupan cerca de un millón doscientas mil hectáreas– abarcan parcialmente las siguientes cuencas: ríos Santa Lucía, Daymán, Yaguarón y Tacuarí; arroyos Arerunguá, Quebracho Grande, Negro, Laureles y Tres Cruces; y Laguna de Castillos.

En líneas generales, el **PPR** apunta a: **1)** Despertar en la comunidad el concepto de integridad ambiental en relación con la producción agropecuaria; **2)** Plasmar ejemplos adoptables de uso armónico de la tierra en función de las potencialidades ecosistémicas singulares; y **3)** Confirmar a campo que es posible la conservación de la diversidad biológica in situ fuera de las áreas protegidas.

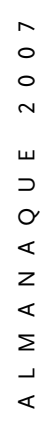


Uso agropecuario en el entorno del Parque Arequita.

¿QUÉ RESULTADOS PODEMOS ESPERAR “EN TERRENO”?

Al concluir el **Proyecto SNAP**, cabe esperar que el país haya iniciado la implementación del Sistema y cuente con algunas áreas protegidas integradas al mismo, gestionadas con efectividad, en las cuales se disponga de las infraestructuras y de los recursos humanos y financieros necesarios para dar cumplimiento a sus objetivos de manejo.

Por otra parte, al culminar el **PPR**, es de esperar que un número significativo de productores agropecuarios haya adoptado, ampliado o mejorado un enfoque integrado en la planificación y el manejo de los recursos naturales, de forma que sus actividades productivas se desarrollen en armonía con el medio y no a pesar del mismo. Sin duda, el **Proyecto SNAP** y el **PPR** son estrictamente complementarios. Por un lado, aquellas “áreas protegidas” que sean establecimientos agropecuarios o conjuntos de éstos, podrán cumplir cabalmente su rol en la conservación, si en su entorno hay “productores responsables” aplicando criterios de aprovechamiento sustentable de la diversidad biológica en sus prácticas productivas. Por otro, la investigación sobre el aprovechamiento sustentable de la diversidad biológica que se realice en áreas protegidas –divulgación y extensión mediante– será un apoyo sustancial para los productores responsables.



Ganadería y palmares en el Departamento de Rocha: necesidad de un uso sostenible.

Esta complementación de los proyectos, se evidencia en la importante coincidencia entre los territorios de las “áreas piloto” y de las “áreas prioritarias”. A partir de esta coincidencia es de esperar, entonces, que las acciones sean mancomunadas y no haya ninguna duplicación de esfuerzos.

COMENTARIOS FINALES

Tanto el Proyecto **SNAP** como el **PPR** permiten vislumbrar un proceso auspicioso para el país, en pos de la conservación del patrimonio natural nacional.
Es de mencionar que en Uruguay, al igual que en el resto del mundo, el conocimiento científico sobre el funcionamiento de los ecosistemas naturales es parcial. Dado que “las fuerzas que degradan a los ecosistemas naturales no esperarán por el consejo de los científicos”, creemos que en el marco de estos proyectos, se debe “aprender al actuar” y diseñar las acciones de manejo como experimentos que produzcan información acerca del recurso que está siendo manejado, en un proceso de retroalimentación. Este tipo de manejo, denominado “manejo adaptativo” o “gestión adaptable”, ha sido recomendado en el marco del CDB como el enfoque apropiado para abordar la gestión de los recursos biológicos.

Si el país logra plasmar efectivamente en terreno la estrategia englobada por ambos proyectos daría un gran paso en favor de la conservación de su diversidad biológica y podría constituirse en un ejemplo digno de aplicar en otros países de la región y del mundo. El desafío está planteado.



BIBLIOGRAFÍA

Caldevilla, G.F. y Quintillán, A.M. 1997. **Áreas naturales protegidas y conservación de la biodiversidad en Uruguay. Almanaque del Banco de Seguros del Estado (Uruguay).** 1997:244-247.

Congreso Latinoamericano de Parques Nacionales y Otras Áreas Protegidas, 1°, Santa Marta, 1997. **Declaración de Santa Marta; guía para la acción.** Santa Marta, Colombia, FAO/UICN/MA.

MGAP. 2006. Proyecto MGAP/BM/GEF. **Producción Responsable "Manejo Integrado de los Recursos Naturales y la Diversidad Biológica".** http://www.mgap.gub.uy/presponsable (Consulta: 11 de junio de 2006).

MVOTMA/FMAM/PNUD. 1999. **Propuesta de estrategia nacional para la conservación de la diversidad biológica en Uruguay.** Montevideo. 112p.

Naciones Unidas. 2002. **Cumbre de Johannesburgo 2002. La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible.** http://www.un.org/spanish/conferences/wssd/ (Consulta: 11 de junio de 2006).

PNUD/FMAM. 2004. **Fortalecimiento de capacidades para la Implementación del Sistema Nacional de Áreas Protegidas de Uruguay.** Montevideo. (Documento de Proyecto. Fase Preparatoria–PDF-B, PIMS 3173).

UICN. 1994. **Directrices para las categorías de manejo de áreas protegidas.** Gland, Suiza y Cambridge, Reino Unido.

UICN/PNUMA/WWF. 1991. **Cuidar la Tierra. Estrategia para el Futuro de la Vida.** Gland, Suiza.

UNEP.1993. **Convenio sobre Diversidad Biológica.** http://www.biodiv.org/doc/legal/cbd-un-es.pdf (Consulta: 11 de junio de 2006).

UNEP. 2004. **Convenio sobre Diversidad Biológica. Decisiones de la Reunión COP7. Decisión VII/12.** http://www.biodiv.org/decisions/default.aspx?m=COP-07&id=7749&lg=1 (Consulta: 11 de junio de 2006).

UNEP. 2006. **Convenio sobre Diversidad Biológica. COP8-MOP3, Curitiba, Brasil. La Conferencia virtual Curitiba sobre la diversidad biológica.** http://www.biodiv.org/doc/press/2006/pr-2006-01-17-vc-es.pdf (Consulta: 11 de junio de 2006).

GLOSARIO

Área protegida: Una superficie de tierra y/o mar especialmente consagrada a la protección y el mantenimiento de la diversidad biológica, así como de los recursos naturales y los recursos culturales asociados, y manejada a través de medios jurídicos u otros medios eficaces (UICN, 1994).

Desarrollo sostenible: Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las propias (IUCN, PNUMA, WWF, 1991).

Diversidad biológica: Se entiende la variabilidad de organismos vivos de cualquier fuente, incluidos, entre otras cosas, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprende, la diversidad dentro de cada especie, entre las especies y de los ecosistemas (CDB, 1992).

Sistema de Áreas Protegidas: Conjuntos integrales de áreas nacionales bajo protección, los cuales abarcan diversos niveles administrativos y de gestión... (Congreso Latinoamericano de Parques Nacionales y Otras Áreas Protegidas, 1° , Santa Marta, 1997).

GEOLOGÍA
CIENCIA EN EXPANSIÓN

MARGARITA SIENRA

LUCIANO GUTIÉRREZ

ENRIQUE MASQUELIN

En ocasiones al viajar por nuestro país nos sorprendemos de algunos accidentes naturales, están allí, hay respuestas a sus edades y a sus formas. En Uruguay hay personas que se interesan por estos fenómenos y los abordan, desde una óptica científica.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

¿QUÉ ES LA GEOLOGÍA?

La geología es la ciencia que estudia la Tierra; su composición, su estructura, los fenómenos de toda índole que en ella tienen lugar, y su pasado, mediante los documentos que de él han quedado en las rocas. No es un ciencia meramente descriptiva sino que busca el porqué de los fenómenos observados, su mutua dependencia, las leyes que lo rigen y el encadenamiento de hechos que constituye la Historia de la Tierra *(Meléndez & Fuster 1969)*. Cabe mencionar la interrelación de la geología con otras ciencias como la matemática, la física, la química, la biología, la astronomía y muchas otras de las cuales se nutre y es indispensable para el uso racional y sustentable de los recursos naturales de una región.

TIEMPO GEOLÓGICO

Quien ha caminado por las barrancas costeras de San Pedro en el Departamento de Colonia, o en otras similares, ha podido apreciar la diversidad de fósiles que ellas contienen, y casi de inmediato surgen una serie de preguntas lógicas: ¿es el fondo marino que se ha levantado? ¿Las aguas descendieron? ¿Cuándo ocurrió? Bienvenidos al tiempo geológico.

La historia geológica se basa principalmente en el estudio de las rocas sedimentarias y los fósiles que contienen. Tales estudios han conducido al desarrollo de una escala de tiempo geológico que muestra las edades relativas de las rocas.
Las edades absolutas se determinan generalmente por medio de la desintegración radiactiva de algunos elementos que contienen las mismas.
La unidad de tiempo que se maneja con mayor frecuencia es el millón de años. Dicha unidad se abrevia MA.

ALGUNAS EDADES...

Rocas más antiguas de la Tierra 4200 MA.
Rocas más antiguas del Uruguay 3600 MA.
Primeros registros de dinosaurios 200 MA.
Apertura del Océano Atlántico 65 MA.
Primeros Homínidos 2 MA.

ROCAS Y MINERALES

Se considera que una roca es un agregado natural de uno o más minerales.
Los minerales se pueden definir como sustancias naturales, cristalinas, inorgánicas, con una composición definida y propiedades físicas características.

Las rocas se forman de cuatro maneras diferentes:

- **Ígneas,** a partir del magma (lava fundida) del interior de la tierra, ejemplo basaltos y granitos.

Fig 1. Ejemplo de roca sedimentaria consolidada (conglomerado) mostrando fragmentos redondeados de otras rocas.

- **Sedimentarias,** están constituidas por trozos de otras rocas (sedimentos). Ejemplos: areniscas, conglomerados, arcillas (figura 1).
- **Metamórficas,** son rocas ígneas o sedimentarias que han sido modificadas por la acción de la temperatura y la presión. Ejemplos: mármoles, pizarras, gneisses.
- **Precipitación química,** son rocas que se forman por el precipitado químico de sustancias que se hallan disponibles en fluidos acuosos. Ejemplos: calizas, dolomitas, sales.

EL GEÓLOGO EN LA SOCIEDAD

Contemplando nuestro entorno podemos apreciar la diversidad de materiales rocosos que nos rodean, de las más variadas formas y utilidades, derivados de la corteza terrestre, siendo los geólogos quienes se dedican a abordar y estudiar como obtenerlos. También descubre, determina y delimita zonas donde explotar racionalmente, los recursos minerales, (prospección, exploración y explotación), cómo también el abastecimiento de aguas subterráneas (Hidrogeología) en forma segura y sustentable.
Recientemente se ha abierto dentro de la geología un campo de estudio específico que es la geología ambiental principalmente orientada a prevenir, mitigar y remediar impactos ambientales adversos que afecten el medio físico donde están inmersos (disposición residuos sólidos urbanos, ordenamiento territorial, obras civiles y viales, etc.).



DISFRUTANDO LA GEOLOGÍA

La naturaleza despierta sensibilidades, su lenguaje nos maravilla, descifrarlo es el desafío. Muchos de los paisajes y lugares turísticos de nuestro país tienen una explicación geológica, por ejemplo, las grutas de Salamanca, las grutas del Palacio, la Punta Ballena, el Cerro Arequita, las Sierras de Minas, las Termas de Salto, los cerros chatos, las barrancas de Kiyú, los mares de piedra de San José, el Cerro de Montevideo, la faja costera e infinidad de otros lugares de nuestro territorio. En el ámbito urbano también sorprende la incidencia de la geología en nuestro cotidiano. Los hombres, en su noble deseo por crear obras duraderas que los trasciendan, recurrieron al uso de rocas ornamentales.

- Palacio Legislativo: Mármoles de Maldonado.
- Banco de Seguros: Granitos grises de Colonia y Florida.
- Edificio ANCAP: Areniscas de Tacuarembó.
- Mausoleo de Artigas: Sienitas de Maldonado.

LA GEOLOGÍA EN EL URUGUAY

BREVE RESEÑA HISTÓRICA

Antes de la fundación de Montevideo, ya habían surcado nuestra bahía muchos navegantes, algunos de los cuales desembarcaron. En una de esas expediciones viajó un eminente naturista, el padre Fouille, quien se instalo temporariamente en lo que hoy es el parque Capurro. Allí observo una diversidad de plantas, animales y rocas, que registró en su diario. Corría el año 1708. Asimismo el padre J.M. Pérez Castellano en el año 1794, en su informe sobre las fuentes de Montevideo, y de cómo se nutren, planteó la posibilidad que las arenas funcionasen como esponjas.

Más recientemente nació la enseñanza formal de la geología de la mano del geólogo alemán Kart Walther, en el año 1908, en lo que fue la Facultad de Agronomía y Veterinaria. Hoy en día, se aborda la geología curricularmente en varios ámbitos, en sexto año de liceo orientación agronomía, a nivel universitario se dicta la Licenciatura en Geología en la Facultad de Ciencias de la Universidad de la República.

GRÁFICO 1 - EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES MINERALES DESDE EL AÑO 1994 HASTA EL 2004

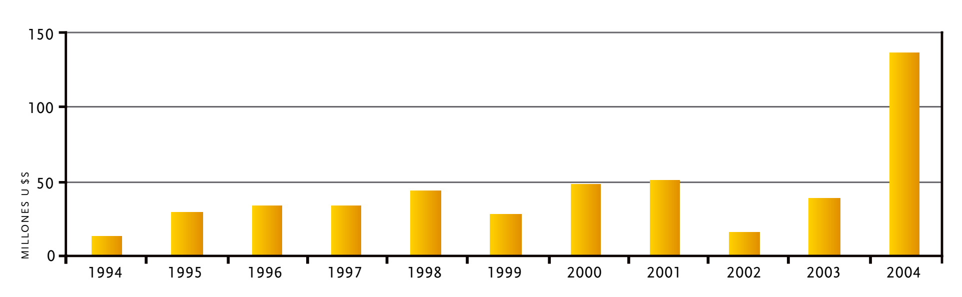


Figura 2. Vista de las instalaciones de la empresa CUCPSA, en la Cantera de caliza Mina Verdún.

IMPORTANCIA ECONÓMICA

Una de las actividades más vinculadas a la geología es la minería, actividad que se desarrolla en todo el país.

PERSPECTIVAS FUTURAS

En el párrafo anterior se evidencia (gráfico 1) un aumento en las actividades mineras, lo cual es de esperar que continúe creciendo, teniendo en cuenta el aumento de los precios de los bienes minerales sobre todo metálicos (cobre, oro, plomo, titanio, etc.) y energéticos (hidrocarburos), así como el incremento en la demanda de minerales no metálicos (materiales de construcción, materiales industriales).
Estos últimos se ejemplifican con el auge de mercado del cemento Pórtland, ligado a la extracción de piedra caliza (Fig. 2) que junto con la arena, ha generado las mayores utilidades de nuestro tiempo.
Un notable incremento y especialización está teniendo la geología ambiental, evidenciado por la exigencia de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de contar con equipos multidisciplinarios, que aborden el estudio del medio físico que sustentan los proyectos.

La demanda de agua potable es cada vez mayor y la hidrogeología tiende a satisfacerla en lugares donde el agua superficial es insuficiente.

Se podrían seguir enumerando actividades que requieren de un geólogo lo cual evidencia que es una ciencia en expansión.



ACTIVIDAD MINERA POR DEPARTAMENTO

	ÁGATAS Y AMATISTAS	ARCILLA	CALIZA	CUARZO	DOLOMITA	GRANITO	HIERRO	MÁRMOL	PIEDRA LAJA	PIEDRA PARTIDA	TALCO	ARENA	BALASTO	TOSCA	ORO	AGUAS TERMALES
ARTIGAS	●			●						●		●		●		
CANELONES		●		●	●							●	●	●		
CERRO LARGO		●	●			●						●				
COLONIA				●		●				●	●	●	●	●		
DURAZNO		●										●				
FLORES						●				●						
FLORIDA				●		●	●					●		●		
LAVALLEJA		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		
MALDONADO		●	●		●	●		●		●		●	●	●		
MONTEVIDEO		●								●		●	●			
PAYSANDÚ			●							●		●				●
RÍO NEGRO											●					
RIVERA						●				●				●	●	
ROCHA						●						●	●			
SALTO												●				●
SAN JOSÉ				●		●				●		●		●		
SORIANO						●				●		●		●		
TACUAREMBÓ												●	●	●		
TREINTA Y TRES			●					●		●		●		●		

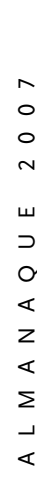
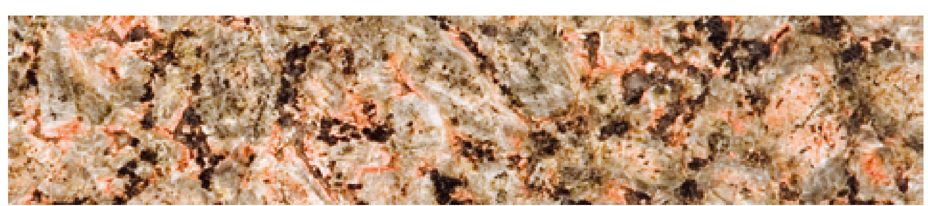






FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Palacio Legislativo: Mármoles de Maldonado.



Mausoleo de Artigas: Sienitas de Maldonado.



Banco de Seguros: Granitos grises de Colonia y Florida.



Edificio ANCAP: Areniscas de Tacuarembó.



Palacio Legislativo: Mármoles de Maldonado.



EL SISTEMA ACUÍFERO GUARANÍ

ENRIQUE ESTOL GONNET INGENIERO AGRÓNOMO

El Sistema Acuífero Guaraní, es una de las reservas de agua dulce más importantes del planeta y se ubica en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Las cuatro naciones tienen una gran oportunidad y responsabilidad para lograr el uso sustentable de este enorme patrimonio natural.

INTRODUCCIÓN

La información presentada, fue recopilada durante la participación del autor en el Proyecto 24 de la Facultad de Ciencias Agrarias, en el marco del Fondo de la Ciudadanía-Proyecto para la Protección Ambiental y Desarrollo Sostenible del Sistema Acuífero Guaraní (en adelante SAG). Se presentarán algunos conocimientos básicos, en forma clara y concisa; para promover el interés de nuestros ciudadanos.

DESCRIPCIÓN GENERAL

La denominación actual de Guaraní es reciente (1996), ya que anteriormente tenía otros nombres; y ante la necesidad de promover su gestión integrada; se adoptó el nombre de los indígenas que habitaban estas tierras antes de la colonización.
Este sistema acuífero, constituye una de las reservas de agua subterránea más importantes del planeta; y está ubicado en el centro-oeste de América del Sur, en territorios de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

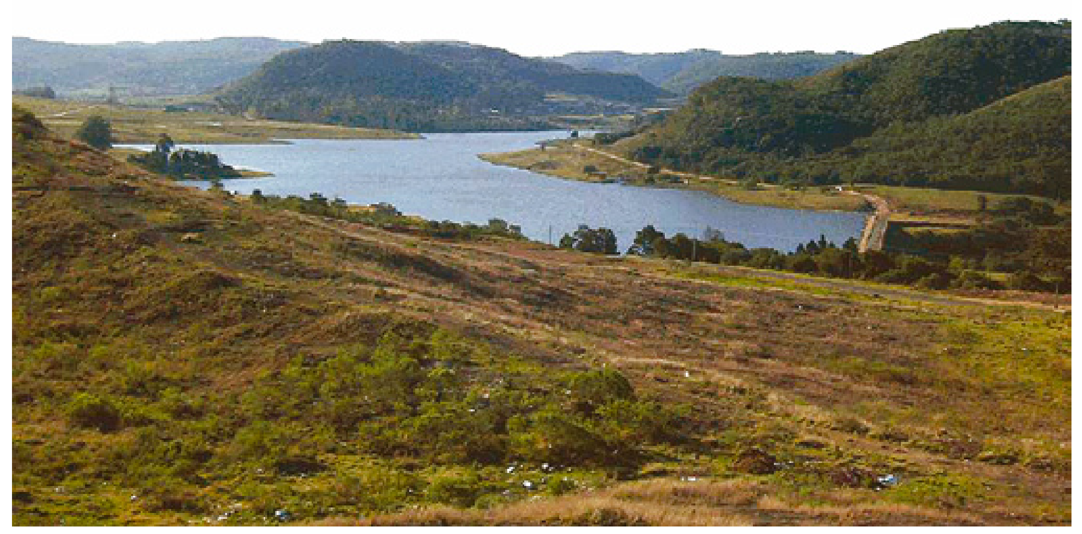
CUADRO 1- SUPERFICIE QUE OCUPA EN CADA PAÍS

PAIS	ÁREA (km^2)	%
ARGENTINA	225.000	18,9
BRASIL	850.000	71,4
PARAGUAY	70.000	5,9
URUGUAY	45.000	3,8
TOTAL	**1.190.000**	**100,0**

Como se observa en el cuadro, a Uruguay le corresponde la porción menor; aunque ocupa el 25 % de nuestro territorio continental, en los Departamentos de: Artigas, Paysandú, Rivera, Salto y Tacuarembó.
La formación geológica que lo contiene, está compuesta fundamentalmente por areniscas muy porosas con un espesor que oscila entre 50 y 800 m; y el límite superior del agua contenida varía entre 20 y 1500 m de profundidad.

En una comparación muy simplificada, esta formación geológica se comporta como una esponja subterránea extendida sobre un gran territorio. Presenta zonas altas donde se produce la recarga con el agua de lluvia, ríos y arroyos, y zonas bajas donde descarga directa o indirectamente a los cursos de agua superficiales.
En nuestro país, en los suelos arenosos de Tacuarembó y Rivera el agua se encuentra a pocos metros de la superficie; en cambio en el litoral de Artigas, Salto y Paysandú, se encuentra a profundidades en promedio superiores a 1000 m y por debajo de un manto espeso de rocas basálticas.
El agua almacenada en todo el SAG se estima en 37.000 km^3 (1 km^3 equivale a mil millones de litros); aunque el volumen explotable sin provocar su agotamiento



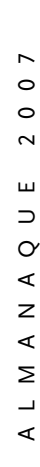


Lago artificial en el Departamento de Rivera.

gradual, se estima en promedio en 60 km³ anuales. Para tener una idea simple de lo que significa esta cantidad, citamos el siguiente ejemplo: Si consideramos que una persona requiere 150 litros de agua potable por día equivalentes a 54,75 m³/año (consumo razonable para las necesidades solamente de agua de alta calidad); los 60 km³ permitirían abastecer las necesidades de 1096 millones de personas, equivalentes a más de 4 veces la población total de los 4 países involucrados o a una sexta parte de la humanidad.

Si observamos detenidamente el Mapa del SAG, se destacan:

- Los límites de los países con una línea verde, el borde de la Cuenca del Río de la Plata (Ríos Paraná y Uruguay) con una línea negra; constatando que prácticamente todo el acuífero cuyo perímetro se indica con una línea roja, está contenido en la Cuenca del Plata. Existe una zona de límite punteado en territorio de Argentina, porque existen dudas sobre los límites precisos.
- Las zonas de recarga potencial están en las tierras altas de los bordes; y se indican con los colores amarillo con recarga indirecta y verde con recarga directa.
- Las zonas de descarga potencial son de color marrón, y se ubican en las tierras bajas alrededor de los Ríos Paraná y Uruguay; aumentando hacia la desembocadura en el Río de la Plata. Se destaca una zona color marrón veteado, por ser indefinida su vinculación con el acuífero; que está asociada al límite impreciso mencionado anteriormente.
- Existe una comunicación e interrelación entre los cursos superficiales de la Cuenca del Plata y las aguas subterráneas del SAG; ya que en las partes altas las aguas superficiales recargan las aguas subterráneas, y en las partes bajas ocurre a la inversa.



- Con respecto a Uruguay, podemos destacar dos zonas diferentes:
I - La zona de recarga potencial en los departamentos de Tacuarembó y Rivera con color verde y verde oscuro, asociadas a una zona amarilla que contiene a estos departamentos y Cerro Largo. En esta zona el acuífero está muy cercano a la superficie o aflora (verde oscuro); en tierras que están a una altura superior a los 100 m y en varias partes superan los 200 m sobre el nivel del mar. Esta zona es donde las areniscas toman agua de la superficie, y por lo tanto todas las actividades humanas; ya sean urbanas, industriales o agrarias, afectarán directamente la cantidad y calidad de agua que ingresa al sistema.

II - La zona de descarga potencial en Artigas, Salto y Paysandú, de color marrón y donde las areniscas se encuentran debajo de una espesa capa de basalto (en promedio con más de 600 m de espesor). El nivel de la superficie del terreno, está en su mayoría por debajo de los 100 m sobre el nivel del mar; y es en esta zona donde se encuentran los aprovechamientos de agua termal, donde el agua surge naturalmente con temperatura alta y presión. La explicación a este fenómeno natural reside en lo siguiente:

a - Las zonas de recarga están a una mayor altura, lo que le confiere presión al agua en las zonas más bajas; y al realizar perforaciones que atraviesan la roca basáltica el agua asciende naturalmente. Es importante destacar que esto ocurre porque en la actualidad le ingresa más agua al SAG que la que se le extrae y descarga naturalmente; si ocurriera lo contrario: extracción y descarga natural mayor más que la recarga, la surgencia se perdería.

b - Existe en la naturaleza el llamado gradiente geotérmico, que indica que a mayor profundidad con respecto al nivel del suelo la temperatura aumenta progresivamente. Para la región del acuífero, cada 33 m de profundidad la temperatura aumenta en 1 grado centígrado; esto explica porqué surge el agua a temperaturas superiores a 35° C, en pozos que superan en casi todos los casos los 1000 m de profundidad. Este fenómeno de termalismo natural; también puede ser afectado por una sobreexplotación del acuífero.

Se remarca este aspecto, porque Uruguay explota las termas con fines turísticos y recreativos desde hace más de 50 años. No obstante Argentina recién comenzó su aprovechamiento en la década del noventa; ya que anteriormente se desconocía su potencial en ese país.
Actualmente existe en el país vecino una explotación acelerada del recurso con fines múltiples: turismo, recreación y abastecimiento a poblaciones.

III - Oportunidades y Desafíos. El SAG presenta un gran potencial para nuestro país y la región; por la cantidad y calidad de agua disponible en forma sustentable. Existe una interrelación transfronteriza, en lo referente a las áreas de recarga y descarga del acuífero; por lo cual lo que cada país realice en su territorio afecta a sus vecinos. Por lo tanto se está avanzando para lograr una gestión integrada, involucrando a los 4 países; destacándose las siguientes acciones que se vienen realizando:



BOLIVIA
PARAGUAY
BRASIL
CHILE
ARGENTINA
URUGUAY
OCÉANO ATLÁNTICO

Cuiabá, Brasilia, Goiânia, Campo Grande, Belo Horizonte, Ribeirão Preto, San Pablo, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Asunción, Formosa, Encarnación (Itapúa), Posadas, Resistencia, Corrientes, Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, Córdoba, Mar Chiquita, Santa Fe, Paraná, Concordia, Salto, Santana do Livramento, Rivera, Buenos Aires, Montevideo, Laguna de los Patos

río Paraguay, río Tietê, río Iguaçu, río Paraná, río Uruguay

0 100 200 300 km

MAPA ESQUEMÁTICO DEL SISTEMA ACUÍFERO GUARANÍ

- Drenajes no relacionados al sistema
- Áreas potenciales de recarga indirecta
  - a partir del drenaje superficial
  - a partir del flujo subterráneo
- Áreas potenciales de recarga directa
  - régimen poroso: afloramiento del Guaraní
  - régimen fracturado/poroso: basaltos y areniscas
- Áreas potenciales de descarga
  - fracturado/poroso: régimen en basaltos y areniscas
  - régimen poroso: afloramiento del Guaraní
  - fracturado/poroso: relación con el Guaraní a definir
- Límite de la Cuenca hidrográfica del Plata
- Límite de la Cuenca sedimentaria del Paraná
- Límite de la Cuenca del Paraná a definir

- Ríos
- Humedales
- Límite político de País
- Límite político de Estados/Provincias
- Ciudades (Áreas críticas en estudio)
- Capitales Estados/Provincias
- Capital de los Países

FUENTES:

Mapa elaborado por la CAS/SRH/MMA (UNPP/Brasil) en junio de 2001, aprobado por el Consejo Superior de Preparación del Proyecto en julio de 2001 y adaptado por la Agencia Nacional de Agua (ANA) de Brasil en marzo de 2003.

- Mapa Hidrogeológico de América del Sur, 1996, DNPM/CPRM/Unesco.
- Mapa Hidrogeológico del Acuífero Guaraní, 1999, Campos H.C.
- Mapa de Integración Geológica de la Cuenca del Plata, 1998, MERCOSUR/SGT2.
- Mapa de Integración Hidrogeológica de la Cuenca del Plata, en elaboración, MERCOSUR/SGT2.
- Mapa Geológico del Brasil, 2a Ed., 1995, MME/DPNM.
- Mapa Geológico de la Cuenca del Río de la Plata, 1970, OEA.

- Creación a partir del 2003 de un Proyecto para promover su protección y desarrollo sostenible; con la participación de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, y el financiamiento de varios organismos internacionales. El mismo es pionero a nivel mundial porque es proactivo, en un momento que el aprovechamiento es incipiente y por debajo de su potencial.
- Establecimiento de cuatro áreas piloto en zonas críticas de los cuatro países, por representar problemas potenciales para el futuro. De estas, 2 son transfronterizas e involucran a nuestro país:
  a - Proyecto Piloto Rivera-Santa Ana do Livramento, para estudiar el impacto de las actividades urbanas, industriales y agrarias; en una zona aflorante del acuífero.
  b - Proyecto Piloto Concordia-Salto, ubicado en una zona confinada; con un uso creciente y localizado, del agua termal.

Las mismas constituyen una oportunidad y desafío, para establecer en forma piloto y transfronteriza; una gestión que asegure la protección y desarrollo sustentable del SAG.

- La interrelación del acuífero con la Cuenca del Plata en el mismo espacio geográfico, e involucrando a los 4 países; constituye un ejemplo esperanzador por lo siguiente: ésta cuenca es pionera a nivel mundial por contener tres proyectos hidroeléctricos binacionales de gran escala, que están operando satisfactoriamente: Represa de Salto Grande (Argentina y Uruguay), Represa de Yaciretá (Paraguay y Argentina) y Represa de Itaipú (Brasil y Paraguay). Esta experiencia de integración, es un antecedente valioso para la futura gestión conjunta del SAG.

CONCLUSIONES

Cuando disfrutamos a las termas del Litoral, no somos concientes que esa agua que surge caliente y cristalina proviene de la infiltración de la lluvia y los cursos superficiales en tierras lejanas, donde ingresó al acuífero probablemente hace cientos o miles de años.
En el mismo sentido, desconocemos la vulnerabilidad de ese recurso natural aparentemente inacabable y la interdependencia transfronteriza que tenemos entre los países vecinos.

Este breve artículo pretende sensibilizar a la población, respecto a que esa agua que disfrutamos en forma dispendiosa tiene un inmenso valor estratégico para nuestro futuro, por pertenecer a uno de los acuíferos más importantes del planeta por la cantidad y calidad de sus aguas.
No obstante nuestros países ya han comenzado a actuar en forma integrada dando los pasos iniciales necesarios para gestionar la protección y desarrollo sostenible, de este patrimonio natural.



SALTO
PRIMER CUARTO DE MILENIO

ENRIQUE CESIO

Poblada de indígenas hace 10.000 años, el 8 de noviembre de 1756 José Joaquín de Viana, inició el Proceso Fundacional. La naturaleza y el hombre, la han hecho hoy capital citrícola, termal, energética y educativa. Por eso festejaron todo el 2006.




PLAZA TREINTA Y TRES E IGLESIA DEL CARMEN. FOTO: ALEXIS TRUCIDO.

LA CIUDAD DE SALTO

El 8 de noviembre del año 2006, la ciudad de Salto cumplió sus 250 años del comienzo de su Proceso Fundacional. Durante ese año los salteños, junto a los uruguayos todos, festejaron el primer cuarto de milenio. Lo hicieron con fiestas y obras, destinadas a perdurar en lo físico y en lo intangible, porque el objetivo de tal programa fue ser un nexo con el pasado, una exhibición del presente y una promoción del futuro. Salto, es hoy una ciudad de 100.000 habitantes, capital del Departamento, ubicada en las márgenes del Río Uruguay, que separa de Argentina. Su nombre deriva de la existencia de saltos de agua en el curso del río, pocos quilómetros al norte.

LOS ORÍGENES

Es bueno recordar ese inicio fundacional. Existe documentación arqueológica probatoria de poblaciones indígenas, por lo menos hace unos 10.000 años.
Pero recién puede hablarse de un asentamiento estable desde el 8 de noviembre de 1756, cuando un contingente militar español, que se dirigía al norte, bajo el mando del Gobernador José Joaquín de Viana, acampó en la zona, construyendo ranchos y fortificaciones. Desde entonces, aunque muy precariamente, la zona permaneció poblada, por lo cual los salteños consideran haber celebrado los 250 del Comienzo de su Proceso Fundacional. Se basan para ello en las tesis históricas de Bauzá, Fernández Saldaña y Miranda y Gilberto García Selgas, recogidas oficialmente en 1956 y ratificadas expresamente en el 2006, por decisiones de la Intendencia, de la Junta Departamental; y por los Poderes Ejecutivo y Legislativo.





Mercado 18 de Julio, hoy patrimonio histórico. Foto: Alexis Trucido.

EL CRECIMIENTO

Después de la formación de la República en 1830, la ciudad inició un ininterrumpido proceso de crecimiento. La condición de último puerto navegable hacia el norte, el desarrollo de la pecuaria en su entorno, la instalación de saladeros y otras actividades económicas, provocaron un aumento de su población, de su riqueza y de su sociedad y cultura.
Fue en estas tierras que Pascual Harriague sembró las primeras cepas francesas que dan origen al Tannat, vino distintivo del Uruguay, producido con viñas locales. En su momento llegó a casi 100 el número de bodegas salteñas.
En el último cuarto del siglo XIX, la ciudad recibió una migración, fundamentalmente española, portuguesa e italiana. que provocó la formación de un cinturón hortifrutícola de gran relevancia hasta hoy, con destaque especial de la producción cítrica, que ha pasado a convertirse en una creciente fuente exportadora.
Esos inmigrantes también constituyeron la base artesanal, y luego la incipiente industrialización, así como la matriz del comercio doméstico.

La aparición de las compañías fluviales de Saturnino Ribes, luego de Mihanovich, produjeron el surgimiento de astilleros, junto con consecuencias sociales al generar asentamientos barriales con identidad propia. Al sur se radicaron los obreros saladeriles, al norte los trabajadores de ribera. Mas adelante al llegar el ferrocarril, en la parte este, hubo otro barrio permanente. Esas concentraciones residenciales continúan siendo comunidades nutridas de descendientes de aquellos primeros pioneros.

Al atardecer en el Uruguay, grúa del puerto. Foto: Alexis Trucido.

El puerto creció a través del comercio de tránsito, en especial por la Guerra de la Triple Alianza y llegó el ferrocarril antes de terminar el siglo XIX. Con puerto y tren, los propietarios de grandes extensiones, no solamente en los límites actuales del departamento, sino incluyendo el territorio de Artigas, entonces parte del de Salto, empezaron a domiciliarse en esta ciudad y a aprovechar a los maestros constructores italianos y a los artesanos de todas las nacionalidades, para hacer una ciudad espectacular para aquellos tiempos y que hoy mantiene rasgos propios.

Incidió también la presencia de franceses e ingleses, trayendo estos entre otras cosas, el ferrocarril, el fútbol y el tenis, la refinación del mobiliario y de las costumbres. Un relacionamiento fuerte con Buenos Aires, determinó que la cultura en crecimiento llevara a la construcción del Teatro Larrañaga, joya preciosa de la arquitectura y la cultura nacional.

EL ESPLENDOR

El aporte de poder económico de esos dueños de la tierra o el comercio, unido a la capacidad constructiva de algunos italianos en particular, creó un estilo arquitectónico que hasta hoy define a Salto, como una urbe de características únicas en el país. Tales los aportes de Antonio Invernizzi, los Guggeri, Migliaro y más tarde Rocco. Al comienzo del siglo XX Salto ya tenía su Jefatura de Policía, su Casa de Gobierno, su Hospital, un Hipódromo, clubes deportivos, culturales y



Sala del Ateneo, patrimonio histórico. Foto: Alexis Trucido.

sociales, el referido Teatro y un Ateneo, más una serie de edificaciones y centros educativos de gran influencia en el país.
Un movimiento cultural de relieve, sostenido por un desarrollo educativo que la diferenció del resto de la República, permitió la aparición de figuras literarias como Horacio Quiroga y Enrique Amorím y mas cercanamente Marosa Di Giorgio, de perfil reconocido internacionalmente. Plásticos como Arzadum y Herrera, y luego Peralta, Duarte, Echave, Silva Delgado, Paz, Rodríguez Musmano; abogados de dimensión nacional, legisladores de fuste, universitarios y docentes del valor de Antonio Grompone y José Pereira Rodríguez, dos presidentes de la República: Feliciano Viera y Baltasar Brum y ejemplares médicos y científicos forman parte del patrimonio salteño.

EN ESTOS TIEMPOS

Hoy Salto aporta al PBI nacional, una cuota sustancial a través de la producción energética de la represa binacional de Salto Grande.
Este emprendimiento es aun la inversión pública más grande de toda la historia nacional y genera, promedialmente más de la mitad de la energía consumida por el país. También es la capital nacional del citrus, porque las aventuras productivas de los pioneros como Gallino, Malaquina, Solari y Caputto, se especializaron, perfeccionaron, aumentaron la superficie plantada y la productividad por hectárea y se han convertido en la zona de mayor exportación cítrica.

En Daymán y Arapey se ofrece el turismo termal más completo. Foto: Alexis Trucido.

El cinturón hortifrutícola se ha mantenido con las tradiciones de los antiguos italianos y portugueses, pero ha incorporado tecnología nueva que permite ser un gran proveedor de primicias, pasando ya a ser una experiencia exportadora, que tendrá su auge con el Aeropuerto Internacional y el Parque AgroAlimentario en construcción.

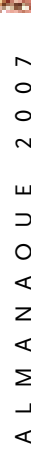
Desde 1950, con los primeros afloramientos de aguas termales el crecimiento ha sido incesante y convirtió al departamento en el centro termal más importante del país, con las Termas de Daymán (a 10 km de la ciudad) y de Arapey (a 90 Km). Los dos hoteles cinco estrellas, las miles de camas, dos parques acuáticos, perforaciones privadas y las futuras Termas de la Ciudad en vías de crearse, hacen que temporada a temporada crezca el número de visitantes, de locales de comidas, alojamiento y de puestos de trabajo.

En estos momentos es el centro educativo más desarrollado del interior. Además de sus 131 escuelas, de sus 7 liceos oficiales y varios privados, cuenta con una Escuela Técnica con Ciclo Básico y Bachilleratos; un Instituto de Formación Docente y un Centro Regional de Profesores; así como un Centro de Lenguas Extranjeras y la Regional Norte de la Universidad de la República con más de 3000 alumnos y varias carreras y la Universidad Católica y la ORT. Complementa esta oferta educativa la existencia de numerosas academias de lenguas, plásticas, danzas, teatro y otras modalidades. La realización en Termas de Arapey de la Primera Asamblea



La Regional Norte es el Centro Universitario más importante del interior del país. Foto: Alexis Trucido.

Nacional de la Cultura, no ha sido entonces, una casualidad. Además tiene varios Museos, una vida de espectáculos y entretenimientos, que le permiten ofrecer una variada y atractiva posibilidad de visitar o residir.





Plazoleta Roosevelt y logotipo de los 250 años. Foto: Alexis Trucido.

LA CELEBRACIÓN

Desde el primer día del 2006, cuando descubrieron con una fiesta en la explanada portuaria el logotipo de los 250 años hubo una actividad intensa de todo nivel y clase.

Desde el Consejo de Ministros lanzando el País Productivo, hasta la Asamblea Nacional de la Cultura, desde la presentación de murgas, candombe, pianistas, coros, ópera, hasta la Filarmónica ejecutando Las Cuatro Estaciones de Vivaldi; desde torneos de fútbol de mesa hasta la Copa Davis, incluyendo todas las otras disciplinas deportivas; desde exposiciones plásticas a conferencias; desde concursos de literatura e historia a congresos internacionales de Biología y de Derecho; desde sello y tarjeta telefónica alusivas hasta una moneda conmemorativa de colección; desde la creación del Museo del Salto Oriental hasta la Plaza de los Astilleros, de la Exposición del Garden a la de la pecuaria; desde la plantación de 250 árboles nativos acompañados de una placa recordatoria en escuelas, liceos, oficinas a la forestaciones especiales de parques y jardines, todo parece haber sido contemplado a la luz de ese primer cuarto de milenio, que el pueblo y el gobierno de Salto, consideraron era su deber festejar. Y así lo hicieron.

LA PUERTA DE LA CATEDRAL DE FLORIDA

NINA RIVA

Única en el país, es la puerta central de la Catedral de Florida. Realizada en bronce, en altorrelieves y bajorrelieves, se representan los hechos principales de la Historia Nacional. Y para hacerla más nuestra, sus creadores complementaron esas escenas con motivos de la fauna y la flora nativa.



La Catedral Basílica, Santuario Virgen de los Treinta y Tres Orientales de FLORIDA, es Patrimonio Histórico de la Nación desde 1975.
La puerta central de acceso fue inaugurada el 8 de setiembre de 1962 y es obra de los escultores Don José Belloni y su hijo Stelio.

Esta puerta es única en el país por su concepción y realización.
Con sólo mirarla se descubre su valor artístico concebido en bajorrelieves y altorrelieves que destacan las formas en luces y sombras, resaltes y profundidades.
La armonía en su presentación es inspiración de sensibles creadores y su temática deja, en bronce, momentos de la Historia de una nación: URUGUAY y de un departamento: FLORIDA, vinculados a la religión. Rescata, además -como si lo anterior fuera poco- elementos de la fauna y la flora nativa. Por todo eso pensamos que además de un legado artístico, histórico y documental es un mensaje de amor a la Patria y a la Vida, al pasado, al presente y al porvenir.

"...Nos dio en bronce el alma de la Patria..." *Emilio Carlos Tacconi.*

En 1979 tuvimos el placer de entrevistar a Stelio Belloni que nos brindó los detalles de la historia de la puerta, su concepción, su realización y el armado.
En este trabajo resumiremos cómo debemos mirarla para comprender el mensaje de sus autores. Sabemos que mirándola como nos enseñó Belloni aprenderemos a valorarla, conocerla y disfrutarla.

ESTRUCTURA Y SIGNIFICACIÓN

Encima de la puerta una plancha de bronce, con letras de moldes, luce la siguiente inscripción "HAEC PORTA DOMINI JUSTI INTRABUNT IN EAM" ESTA ES LA PUERTA DEL SEÑOR, POR ELLA PASARÁN SÓLO LOS JUSTOS.
La puerta en sí constituye un conjunto de 5,30 m. de alto x 3 m de ancho de bronce y su peso oscila en 800 Kg. Tiene una guarda de casi 30 metros de longitud con bajorrelieves de flora y fauna nativa.

EL CENTRO: UNA CRUZ

Para realizar la puerta se tomó como centro una cruz.

I) Sobre el brazo más corto y en la parte superior se trabajó con temas netamente religiosos, destacados con un fondo de rayos de sol que simbolizan la luz de la FE. En el cuadrante de la izquierda se representa "El sermón de la Montaña" complementando con un triángulo con tres círculos en su interior que representan la Santísima Trinidad. En el cuadrante de la derecha se representa "La multiplicación de los panes" y se destaca un pez, sobre las olas, que lleva encima un cesto con panes. Dos figuras aladas simbolizan una la FE y otra la ESPERANZA.



FOTO: ALEXIS TRUCIDO

II) Debajo del brazo más corto de la cruz y a ambos lados del brazo largo hay 12 paneles, seis en cada puerta, que deben observarse de acuerdo a como están numerados en el esquema de la página 113. Los paneles centrales representan hechos históricos-religiosos sucedidos en Florida (1-2-3-4-5-6). Los seis paneles laterales representan hechos históricos-religiosos de nivel nacional (7-8-9-10-11-12).

LOS PANELES DE LAS PUERTAS DE LA CATEDRAL

Siguiendo la numeración indicada podrán reconstruir cronológicamente los hechos histórico-religiosos representados:

CUADRO 1

"Historia de la adoración". Representa a un gaucho, su china y su hijo adorando, según la leyenda, a la Virgen del Luján ubicada en el hueco de un árbol. Según la Historia son éstos los primeros pobladores del Pintado, que posteriormente darán origen a la actual ciudad de Florida. Complementan la escena un benteveo (o bicho feo) y una flor de jacarandá.

CUADRO 2

"Construcción de la Capilla del Pintado". Junto al Fortín del Pintado se instalan familias y en un terreno, donado por familiares del indio Antonio Díaz en 1779, se erige una capilla en honor a la Virgen del Luján. Representan el momento hombres, religiosos y animales trabajando juntos para la construcción de la capilla. Los ángulos superiores del cuadro tienen un chingolo, pájaro criollo por excelencia -el más querido y respetado junto al hornero- que anuncia con un silbo los cambios del tiempo y un cardo, planta exótica que logró afianzarse en los campos uruguayos y en especial en los campos floridenses.

CUADRO 3

"Traslado a la Florida". La escena muestra una pesada carreta que transporta la pequeña imagen de la Virgen del Luján. A su alrededor se moviliza el pueblo: indios, chinas, criollos, blancos. Van a instalarse al lugar donde se fundó la Villa de San Fernando de la Florida en 1809. El cuadro tiene, en sus ángulos superiores, dos ejemplares en que predomina el rojo: un cardenal, nativo y hermoso -por su color y su trino- y la flor de ceibo flor de verano y otoño y símbolo nacional.

CUADRO 4

"Primera misa por la Patria". En este cuadro puede observarse en el centro de la escena la figura de un religioso elevando la copa o cáliz. A su alrededor chinas y gauchos arrodillados o de pie, pero en actitud de rezo, aunque algunos portan lanzas de caña tacuara. La fauna y flora están representadas por un hornero, símbolo de trabajo realizado con amor y alegría y un canelón.



PORTA DOMINI JUSTI
INTRABUNT IN EAN

9	1	2	10
8	3	4	11
7	5	6	12

Esquema ordenado para observar la puerta.

CUADRO 5

"Lavalleja encara la Cruzada Libertadora". Representa un grupo humano unido, en su actitud, a la Virgen del Luján que no ocupa el centro de la escena. Es ella la patrona de esos 33 Orientales que cruzaron el Río Uruguay para encender la chispa de la Libertad en 1825.
En las esquinas hay un sarandí, arbusto muy común en las orillas de nuestros ríos y arroyos y un martín pescador, pájaro que anida en árboles y cuevas de las costas.

CUADRO 6

"Los 'constituyentes' después de la Declaratoria de la Independencia". Representa este panel el momento en que, después de acordar la Declaratoria de la Independencia el 25 de agosto de 1825, fueron a poner -a merced de la Virgen- las leyes que habían aprobado uniendo, de esta forma, la acción patriótica y el sentimiento religioso. Complementan la escena un camalote, típica planta acuática de ríos y arroyos y un aguatero, ave zancuda de patas cortas, fuertes y gruesas y de pico fuerte y puntas redondeadas.

CUADRO 7

"Reducción de los indios por los misioneros". En el centro un religioso y en su entorno los indios reciben, en forma pacífica, la acción catequizadora de los misioneros que trascenderá en el tiempo con un importante mestizaje evidenciado en la población de nuestro país. La ratonera es un ave que busca la compañía humana y anida en cualquier lugar, el palo borracho es un árbol que no existe en vida natural y en cautiverio necesita especiales cuidados.

CUADRO 8

"Entrega de la espada de Posadas". Se representa la escena posterior a la Batalla de las Piedras -18 de mayo 1811- en la que José Artigas recibe la espada del vencido a través de las manos del Padre Valentín Gómez. La flora y la fauna están representadas por un arrayán, arbusto cuyas hojas suelen usarse en el mate y una tijereta, ave que emigra con los primeros fríos y se destaca por la cola.

CUADRO 9

"Expulsión de los Franciscanos". En este panel se recuerda la expulsión de los franciscanos por las fuerzas militares en 1811. La escena -de una fuerza impresionante- se logra por la excelencia artística de los escultores en el tratado de los detalles de vestimenta y actitudes. Un plumerillo (acacia) tiene flores muy bellas de largos estambres de color rojo y un loro (cotorra) muy abundantes en la zona de Florida, completan la escena.

FOTO: ALEXIS TRUCIDO.

CUADRO 10

“Fundación de la primer Biblioteca Pública”. En la escena se distinguen claramente al presbítero Dámaso Antonio Larrañaga, rodeado de personajes civiles, que observan los numerosos volúmenes de la biblioteca. El pirincho, al que los indios llamaban guirá-guirá y la flor de pajarito son los otros componentes de este cuadro.

CUADRO 11

“Los asambleístas de la Florida”. Alrededor de una gran mesa se ubican los asambleístas de 1825 entre los que se destaca el presbítero Juan Francisco Larrobla, presidente de las sesiones preparatorias de la Declaratoria de la Independencia Nacional de 1825. Enmarcan la escena una torcaza, paloma silvestre muy abundante en esta zona y un coronilla, árbol espinoso abundante en nuestros montes ribereños y usado para postes de alambrados.

CUADRO 12

“Juramento de la Constitución”. La escena representa al juramento de la Constitución (1830) en uno de los regimientos del Ejército. Según cuenta el autor se realizaba sobre una cruz, pero el batallón no la tenía. Por esto el oficial puso su espada formando cruz con la bayoneta del primer soldado. Así se cumplió el juramento. Acompañan la escena un zorzal, el mejor cantor de nuestros campos, y tal vez, Belloni no lo recordaba, la planta sería una madreselva.



GUICHÓN
EN SU CENTENARIO

COMISIÓN DEL CENTENARIO

Paisaje de cerros y hondonadas, valles muy verdes, regados por los Guayabos, el Santa Ana y los Queguay. Hilos de agua clara por doquier discurren entre árboles y junto al hombre. Senderos que trepan las lomas y bajan a mojarse en el agua de los valles, ondulantes, entre abigarrados palmerales, animando sus campiñas y acercando a los hombres, invitando...





EL PROCESO FUNDACIONAL

El 10 de julio de 1907, el Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en carácter de Asamblea General, con la firma del Presidente Don Antonio Rodríguez y del Secretario Don Domingo Veracierto, acordaron “Reconocer oficialmente el carácter de Pueblo, con la denominación de Guichón, a un núcleo de edificaciones existente en la 5ª Sección Judicial del Departamento de Paysandú”. Posteriormente, el día 15 de julio de 1907, el Presidente de la República, Don Claudio Williman y el Secretario Don Alvaro Guillot, por Ley N° 3.203, dieron carácter oficial a la existencia del Pueblo Guichón. Estos son los hechos concretos que formalizaron la existencia de la hoy Ciudad de Guichón. Pero es bueno reconocer que las cosas no suceden espontáneamente, sino que generalmente son consecuencia de un encadenamiento de hechos, algunas veces conocidos, y otras perdidos en la inmensidad del tiempo. Tratemos de ubicarnos en mediados del siglo XIX, cuando en el Norte del Río Negro, que hasta ese entonces era conocido como “el desierto”, comenzaban a afincarse algunas familias dotadas de un espíritu singular, mezcla de aventura, tesón, intrepidez y esperanza en un futuro mejor. Seguramente que esas dotes adornaron a Don Teodoro Pedro Luis Guichón, hijo de Luis Marcos Guichón de nacionalidad Francés y Dominga Sastre, natural de Florida. Aprende el Oficio de Carpintero, se independiza y se establece en Durazno, donde el 25 de junio de 1853 contrae matrimonio con María Felicia Froste.

La responsabilidad de la familia así constituida acicatea su inquietud de crecer y parte en busca de nuevos horizontes. Expresaba el Poeta Guichonense Miguel Angel Pías que “parecía que el Queguay lo llamó primero con la dulzura de pitangas de sus voces indias, con el intrincado susurro de sus montes, con el tambor de piedra de sus cerros, y con la voz potente de sus aguas y cascadas”. Allí, junto al Paso de Andrés Pérez, se estableció con Comercio de Ramos Generales, Posta de Diligencias y creció su capital y su familia. Luego arrendó campo en Capilla Vieja en la zona de Pandule, para finalmente afincarse en las estribaciones de la Cuchilla de Haedo. Al poco tiempo de establecerse, llega a esta región el tendido de las vías férreas, y él, con gran visión de futuro, comprende el alto grado de desarrollo que generará el ferrocarril, y procede a donar varias hectáreas para el movimiento de cargas, haciendas, y para la construcción de una Estación; y sueña un Pueblo, en un damero de unas cuarenta manzanas, ubicadas hacia el Sur, cuya mensura es efectuada en el año 1902 por el Agrimensor Don José Princivalle, nominando las calles paralelas a la vía férrea, con virtudes y labores que el fundador quiso quedaran presentes en el tiempo como inspiración para sus pobladores. Fue así que destacó como virtudes la Paz, la Fraternidad, el Orden, el Trabajo y el Progreso, afianzados en las tareas de la Agricultura, la Industria y el Comercio, simbólicas nominaciones que deberíamos mantener siempre presentes, no solo en el nomenclator de la ciudad, sino en el alma y en el corazón de sus pobladores.



EL CRECIMIENTO



Pedro Luis Guichón.

Observando cualquier mapa del Uruguay, podemos considerar que los límites del Departamento de Paysandú, semejan un rectángulo. Pues bien, en el centro de su base, equidistante de los límites Este y Oeste, refugiada en la falda Norte de la Cuchilla de Haedo, límite natural con el Departamento de Río Negro, se erige la Ciudad de Guichón. El impulso de las generaciones que nos precedieron, la fortaleza de instituciones como la Liga del Trabajo y el Centro Comercial, junto al establecimiento de múltiples servicios estatales, avalaron su crecimiento y su destino de Ciudad. Una población heterogénea, compuesta por descendientes de variados orígenes, fundadores, indígenas, criollos, afros, y sobre todo los provenientes de familias extranjeras y sureñas, afincadas en los numerosos núcleos colónicos establecidos en la región, conforman una comunidad pujante y acogedora. Hombres comunes y trabajadores, en su mayoría de clase media, cuya principal relación con el trabajo ha sido la tierra, el campo y su producción, y que hoy se ven enfrentados a un cambio fundamental en el cual los rubros tradicionales primarios, que fueron sustento económico en el siglo pasado, hoy son desechados por un mundo globalizado, informatizado, tecnificado, donde la relación costo-producción es mínima y solo rentable con alta inversión tecnológica, y la utilización de muy limitada mano de obra. Dentro de ese panorama, nuestra comunidad sufrió picos altos de emigración cada vez que surgía el atractivo de tareas mejor remuneradas, en la Capital, en otros departamentos, y aún en el exterior, manteniendo en la diáspora vínculos de familia e interés por lo que aquí sucedía.

EL DESARROLLO

Hoy esa situación ha cambiado sustituyendo emigración por inmigración, principalmente por un acentuado desarrollo forestal en la región que ha radicado empresas y generado puestos de trabajo, y consecuentemente una incipiente reactivación comercial. Otro rubro en constante crecimiento es el turismo que cuenta con el atractivo principal de las Termas, ubicadas sobre Ruta 90, muy cercanas a Guichón, cuyo entorno natural, tranquilidad, y calidad de aguas saladas de excelentes propiedades terapéuticas, la distinguen. Servicios municipales y particulares ofrecen en arrendamiento cabañas y moteles, existiendo una buena oferta de servicios y restaurantes. Mayor información se puede obtener consultando la página www.guichon.com.uy





EL ECOTURISMO

Desde hace algunos años, la "Agrupación Creativos" trabaja en la sensibilización de la población, de manera especial en los centros educativos, potenciando conocimientos como camino hacia un turismo de naturaleza sustentable en la búsqueda de desarrollar una oferta turística complementaria que aporte a la sociedad la posibilidad de crear oportunidades de trabajo asociadas con el conocimiento, cuidado y difusión de un entorno natural muy variado y un rico patrimonio cultural. Se han determinado, estudiado, e implementado acciones, en tres potenciales circuitos turísticos. El **Circuito 1)** ubicado al Sur de la Ciudad de Guichón, comprende el entorno de la Cuchilla de Haedo con un hermoso paisaje de cerros y hondonadas cubiertos de palmeras de la variedad Butiá Yatay, en su recorrido se valoran sitios históricos, como el lugar donde se desarrolló la Batalla del Palmar, y la fuente de agua Curé, con una riquísima historia indígena. El **Circuito 2)** ubicado 20 kms. al Norte de Guichón, por Ruta 4, está vinculado principalmente al Río Queguay y su entorno de monte nativo, al arribo nos recibe una calzada construida en el año 1893, con bloques de piedra mora labrada y calzada, un sendero interpretativo de flora y fauna con pasarelas y cartelería, lugares adecuados para acampar, una cabaña que opera como centro de información, el refugio de un tinglado, y dos baños de precaria construcción. El Río Queguay es considerado como el más apto para regatas de competencia por la variedad de circunstancias que ofrece en su curso. Club Queguay Canoas organiza competencias internacionales en kayaks y canoas y travesías recreativas en variados tipos de embarcaciones. El **Circuito 3)**, ubicado al Este de Guichón, es el de mayor extensión y reúne un meticuloso estudio realizado con apoyo técnico y referido a constataciones de la presencia indígena en la región, tal como el petroglifo de mayor tamaño ubicado en el país, considerado

como supuesto calendario, recientemente declarado Patrimonio Histórico Nacional, conos de piedras llamados túmulos, talleres de lascas, y la comprobación de la existencia de una senda que atraviesa el departamento de Paysandú, de Noroeste a Sureste, significativamente desde El Hervidero de Purificación hasta el Salsipuedes, en cuya costa se ha erigido un Memorial Charrúa, portentoso monumento en hierro reciclado, que colocado sobre un característico túmulo, determina un lugar de recordación y homenaje que en cada abril convoca miles de orientales que llegan en excursiones y cabalgatas de múltiples procedencias.

MENSAJE DE LA COMISIÓN DEL CENTENARIO:

Cien años, tan solo un instante para la humanidad, bastante más que una vida para un ser humano, apenas un comienzo para una Ciudad. Pero en este lapso de tiempo, Guichón pasó de ser el Pueblo de cuarenta manzanas a la Ciudad donde hoy moran más de cinco mil habitantes, es la gente la que marca la característica de los pueblos, quien valoriza el entorno, quien desarrolla su cultura y quien guarda su historia. Somos los guichonenses quienes le damos identidad a nuestra ciudad, y con ella vamos creciendo demográfica y espiritualmente, superando los inconvenientes o disfrutando las épocas de bonanza, pero siempre avanzando, como avanza inexorablemente la humanidad. Con este sentimiento de identidad, con humildad y firmeza, esta Comisión del Centenario de Guichón, en conjunto con las distintas subcomisiones que la integran, y la invalorable ayuda de todas las instituciones locales, departamentales y nacionales, ha encarado la realización de varias obras que consideramos trascendentes y que esperamos permanezcan inalterables en el tiempo para que futuras generaciones mantengan el recuerdo de este primer Centenario cuya vivencia hoy disfrutamos.

URUGUAYSUCHUS AZNARENZI *
(Un habitante de Guichón de la Era Mesozoica)

Son poco conocidas por los habitantes del país, las citas existentes en la literatura mundial de Geología y Paleontología sobre una formación geológica de cientos de metros de espesor, que se designan “Areniscas de Guichón”. El basalto procedente de las canteras de esta zona, es un cementerio de los más grandes reptiles fosilizados, que hace millones de años habitaban esta región. La utilización durante años del material extraído de esas canteras para ser utilizado en el afirmado de las calles de la ciudad, nos da seguridad que en Guichón se transita sobre restos fósiles del Cretácico. Pero eso no es todo, en el centro del Pueblo, en el año 1932, al excavar un pozo para agua, a unos 10 metros de profundidad, se encontró gran cantidad de huesecillos pertenecientes a pequeños reptiles, incrustados en la misma roca, roja-rosada. Felizmente se pudo comprobar que se estaba en presencia de un importante estrato fosilífero, pudiendo extraerse cuidadosamente 8 individuos de distintos tamaños, pertenecientes a 5 especies distintas, en 4 géneros completamente nuevos para la ciencia. Un descubrimiento de importancia que integra a Guichón y su región en el mapa geológico mundial.

* La nominación *Uruguaysuchus Aznarenzi* es una clasificación científica de la especie y significa: “Uruguay”, país del hallazgo, “su” del griego, expresa “posee”, “chus” indica que tiene “garras”, en cuanto a la definición de Aznarenzi, es el homenaje que la ciencia tributa al Ing. Aznarez que al estar radicado en la zona, se interesó por el hallazgo, preservó el material, e inició los estudios que luego se profundizaron en el extranjero.



PUNTA DEL ESTE. A 100 AÑOS DE LA DECLARATORIA DE PUEBLO

DR. FERNANDO CAIRO

El más importante balneario uruguayo, y uno de los principales de América Latina, cumple cien años. A través del siguiente artículo podemos conocer los principales hitos que determinaron que alcanzara la categoría de "Pueblo", así como también los antecedentes fundacionales, personas y acontecimientos que determinaron su crecimiento futuro.



FOTO: RICARDO FIGUEREDO - GENTILEZA MUNICIPIO DE MALDONADO

ANTECEDENTES

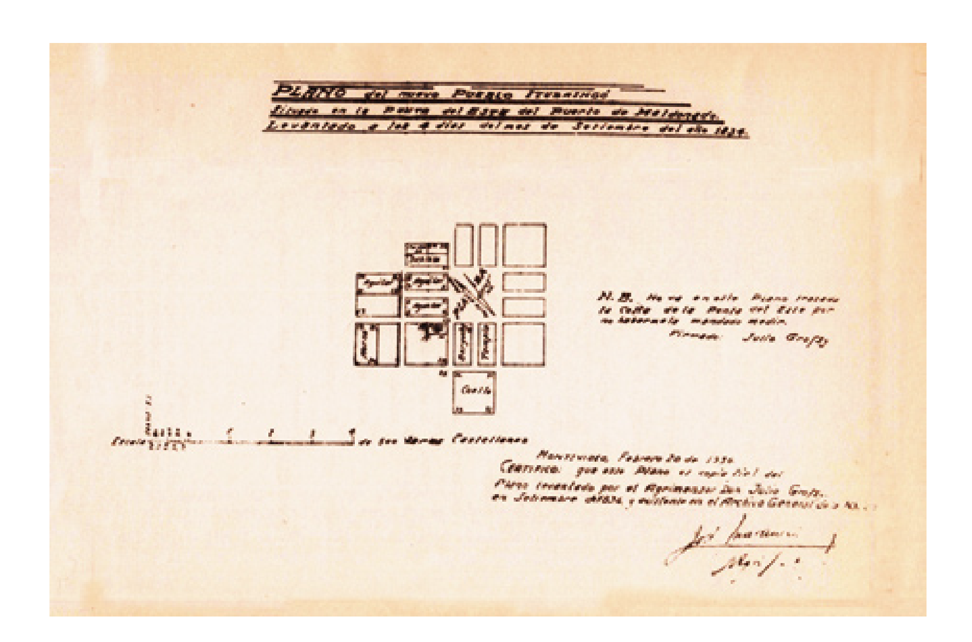
El 19 de agosto de 1829 el Consejo de Maldonado se dirigió al Gobierno Central proponiéndole fundar un pueblo en la Punta del Este que llevara el nombre de “Ituzaingó” para “...trasmitir a la posteridad, la acción memorable que tuvo lugar en “Ituzaingó” y que decidió la suerte de los libres. Una ciudad fundada en la Punta del Este del Puerto de Maldonado, con el nombre de “Ituzaingó”; es el recuerdo más glorioso que pueda hacerse a los valientes defensores de la Patria...”

La idea fue bien recibida por las autoridades nacionales, pero las difíciles circunstancias que vivía la naciente República impidieron la concreción de la referida fundación. Sin perjuicio de lo cual autorizó al Consejo de Maldonado “...a permitirle tan solo la concesión de solares en el área destinada para el nuevo pueblo de “Ituzaingó”; guardando la economía y prudencia que le dicte su patriotismo y sobre la base de que los agraciados deben poblar inmediatamente los terrenos que se les conceden...” Pese a las buenas intenciones no se efectuó ninguna población efectiva en la Península.

Años más tarde Francisco Aguilar, Felipe Álvarez Bengochea, Juan Susviela, Juan Formoso y Manuel Ildefonso Coello le solicitaron al Agrimensor Julio Grossy la confección de un plano de mesura, fechado el 4 de setiembre de 1834.

En dicho plano, sumamente interesante, aparece la plaza de la nueva población rodeada por las manzanas que la conformarían y los solares asignados a cada uno de los solicitantes así como un sitio para el Templo y otro para los hornos de ladrillos. En total en el plano figuraban 13 solares y 4 sitios.

Sin embargo una vez más, nada se concretó.



LA VENTA DE PUNTA DEL ESTE A LOS HERMANOS LAFONE

En el año 1843 los medio-hermanos Alejandro Ross Lafone y Samuel Fischer Lafone se dirigieron al Gobierno de la Defensa y le propusieron comprar la península conocida con el nombre de Punta del Este. Los Lafone eran fuertes comerciantes e industriales de origen inglés que operaban en Montevideo y en la Argentina.
La llamada Guerra Grande tuvo lugar entre 1843 y 1851, y precisamente hacia 1843, cuando del ofrecimiento de compra de los Lafone, el gobierno de don Joaquín Suárez necesitaba del metálico para sufragar los gastos que le demandaba la guerra.
Fue así que el 13 de junio de 1843 la propuesta fue aceptada por el Gobierno, Punta del Este fue vendida en 4.500 pesos plata. De las condiciones establecidas en la propuesta efectuada por los Lafone al gobierno y de la escritura de compraventa surge:

1) Que los adquirentes se obligaban a delinear en Punta del Este "un pueblo de cien a ciento veinte manzanas".
2) Las dos terceras partes de cada manzana serán propiedad del Estado.
3) Una tercera parte de cada manzana será de propiedad exclusiva de los hermanos Lafone y sus sucesores.
4) A su vez los Lafone se obligaron que, del área que les correspondía (la tercera parte de cada manzana) cederían una cuarta parte "...a beneficio de las Escuelas Públicas de Maldonado, de primeras letras...".

TITULARES DEL DOMINIO CON POSTERIORIDAD A LOS LAFONE

La situación jurídica de la Península permaneció incambiada hasta 1869. El 14 de julio de 1869 falleció en Inglaterra el Sr. Alejandro Ross Lafone. Se nombró como albacea de su sucesión a su hermano Enrique Lafone. Éste, en 1910, en escritura

autorizada en Londres por el Esc. Horacio Arturo Erith de Piura, socio corresponsal del Colegio de Escribanos de la República Argentina y Uruguay, vendió a los Sres. Benjamín Fernández y Medina, y Juan Carlos Mendoza todos los derechos que a Alejandro Ross Lafone le correspondían en los terrenos de Punta del Este. El precio abonado fue de 250 libras esterlinas.
Por otra parte el Sr. Samuel Fischer Lafone falleció, viudo de la Sra. María Quevedo, en Buenos Aires el 30 de abril de 1871. Su sucesión se tramitó en Montevideo y en 1879 se declararon únicos y universales herederos a sus hijos: Samuel, Hope, Guillermo, María, Marta, Ana y Julia Lafone Quevedo.

En 1873 se presentó al Poder Ejecutivo el Sr. Samuel A. Lafone Quevedo en representación de los sucesores de Samuel Fischer Lafone y Alejandro Ross Lafone, y solicitó que se dispusiera el deslinde y amojonamiento de los terrenos de Punta del Este adquiridos por los causantes. Se dispuso entonces la mensura judicial por Agrimensor Francisco Surroca, la que fue aprobada el 8 de enero de 1886. Recién por Decreto del Poder Ejecutivo del 29 de enero de 1889 se ordenó que se procediera a la operación de amanzanamiento y subdivisión en la forma estipulada en la escritura de 27 de setiembre de 1843.
Fue entonces que los herederos de los Lafone, junto con el Agr. Francisco Surroca y el Agr. Alfredo Penco y Sagra (Vocal de la Sección Topográfica), procedieron a la subdivisión en manzanas, al fraccionamiento de las mismas y al respectivo amojonamiento. En marzo de 1890 se terminó el plano de mensura respectivo.
En setiembre de 1890 Punta del Este quedó dividido en 81 manzanas, y la mayoría de ellas se subdividieron en 12 solares, de los cuales: ocho solares correspondieron al Gobierno, tres a la Sucesión Lafone y uno a Instrucción Pública.

El 13 de diciembre de 1890 se procedió a sortear los terrenos que surgían del plano del pueblo de Punta del Este, adjudicándoles a los sucesores y cesionarios de los Lafone los terrenos que le correspondían según la escritura de 1843.
La situación de los terrenos en Punta del Este a comienzos del siglo XX era la siguiente:

a) Terrenos propiedad del Estado, administrados por la Junta Económico-Administrativa de Maldonado; esta última con facultades de concesión y enajenación.
b) Solares pertenecientes a la Sucesión Lafone.
c) Terrenos pertenecientes a las Escuelas Públicas de Maldonado, éstos propiedad del Consejo Nacional de Enseñanza y Normal.

El 19 de agosto de 1910 el Escribano de Gobierno y Hacienda Elbio Estrada otorgó la pertinente escritura de “división” entre el Estado y los sucesores de Samuel Fischer Lafone y Alejandro Ross Lafone. Por diversas cesiones y adquisiciones resultaron adquirentes de la parte de los Lafone los Sres. Miguel A. Thomasset Anatol, Benjamín Fernández y Medina, y Juan Carlos Mendoza.
A su vez, en 1912, se produjo el cese parcial del condominio existente entre éstos, adjudicándole los terrenos que le correspondían al Sr. Miguel Alejandro Thomasset Anatol. Luego de un dilatado trámite judicial radicado en 1909 en el Juzgado



Letrado de Maldonado, el 19 de noviembre de 1940 se escrituraron, por el Esc. Maximiliano Montañés, los terrenos adjudicados al Consejo nacional de Enseñanza Primaria y Normal según la escritura de 1843 celebrada entre el Estado y los hermanos Lafone.

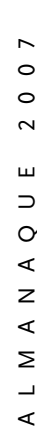
CAUSAS DE LA OFICIALIZACIÓN COMO PUEBLO

El pequeño caserío establecido lentamente en la Península, habitado por gente de mar y los encargados de Aduana y Faro, vio aumentar en forma paulatina la población en los meses estivales con la afluencia de personas deseosas, unas de recuperar la salud, otras de descansar y reponer fuerzas, y todas de disfrutar de las bellezas naturales que ofrecía la Punta del Este.

El Faro y la Aduana constituyeron, al inicio, los lugares obligados donde convergían ideas e inquietudes de los lugareños y visitantes. El Faro se había concluido en 1860 y el edificio de la Aduana se había inaugurado en 1887.

A fines del sigo XIX y principios del XX se fueron dando las circunstancias propicias para el surgimiento de Punta del Este como estación balnearia, a imitación de sus similares europeas de Biarritz y Brighton.

Con el establecimiento, en 1889, del modesto pero hospitalario Hotel del pionero don Pedro Risso, comenzó a producirse una lenta, pero sostenida, corriente de visitantes que pronto se plantearon la idea de levantar sus moradas veraniegas en la Península. Con el advenimiento del siglo XX se construyeron las primeras casas de familias argentinas y uruguayas.





Los terrenos fiscales eran denunciados por los interesados de acuerdo a lo establecido en los decretos-leyes de 1859 y 1867, por los cuales se exigía la construcción de habitaciones en un plazo de 3 meses y durante el término de 4 años; sólo pasado ese tiempo existía la posibilidad de vender y disponer de la propiedad como cosa propia.
Desde tiempo atrás funcionaba en Punta del Este una estación de señales marítimas, que luego se transformaría en el Semáforo, y un servicio de telégrafo por iniciativa y bajo responsabilidad de don Antonio Mrak.
En 1903 se solicitaron terrenos a la Junta Económico-Administrativa de Maldonado a los efectos de levantar una Capilla en la Península.
En 1905 se inauguró el servicio de Correos, también con el esfuerzo del pionero Mrak y su familia.
La falta de carretera entre Maldonado y Punta del Este constituía un obstáculo para el desarrollo del balneario, ya que, quienes desearan llegar a la Península, debían hacerlo por la costa. Se comenzó entonces a bregar por la construcción de un camino carretero entre la ciudad capital del departamento y la incipiente Punta del Este.
Por esa época comenzó cierta curiosidad en el exterior por conocer la joya oceánica de la República Oriental. Transcribimos una pequeña nota de la prensa ilustrativa al respecto:
"Touristas Porteños. Ha sido fletado por un núcleo de 40 á 50 "touristas" porteños para el 15 de este mes (noviembre), el vapor nacional "Maldonado" de los Sres. Caballo Hnos., dichos paseantes vendrán directamente a Punta del Este, punto principal, objeto de la excursión. Parece cosa resuelta -prosigue el articulista- que el próximo verano, el "Maldonado" hará la carrera desde Montevideo en combinación con la Empresa Mianovich de Buenos Aires, estableciendo así un servicio directo, cómodo y rápido entre aquella ciudad y este balneario. Muy bien, adelante", concluía.
En ese año de 1905 se tramitaban más de 300 solicitudes de solares con objeto de adquisición en propiedad. Comentaba el bi-semanario local "El Este" lo siguiente: "...Si sólo una tercera parte de las denuncias hechas hasta la fecha por personas de aquí y de la República Argentina al obtener la concesión de la Junta cumplen con las obligaciones que la ley respectiva les señala, dentro de poco tiempo será el pueblo de "Ituzaingó" una población importante..."





En 1906 el Gobierno Central autorizó a la Junta Económico-Administrativa de Maldonado, para que procediera a la venta de los solares de propiedad municipal que existían en Punta del Este. Debemos tener en cuenta que los únicos predios disponibles a ese momento, y hasta 1912, eran los Fiscales, ya que recién en ese año se saldría del estado de indivisión en que se encontraban los terrenos de la sucesión Lafone; y en 1940 los correspondientes a las escuelas públicas del departamento.
En los años sucesivos prosiguieron las gestiones para la construcción de un camino entre Maldonado y Punta del Este, cosa que se concretará recién en 1910.
Mientras esto ocurría en Punta del Este, en Montevideo y Maldonado continuaban las fervientes gestiones a todo nivel para que el Ferrocarril Uruguayo del Este extendiera un ramal desde la Estación La Sierra a la ciudad de Maldonado. Pero será recién en 1910 que llegará el ferrocarril a la capital departamental.
En 1906 se inauguró el Faro de la isla de Lobos. En ese año surgió el proyecto de establecer un servicio de aguas corrientes a Punta del Este desde el manantial existente en el paraje "La Pastora", circunstancia que se concretaría en breve con la irrupción del Biarritz Hotel. En enero de 1906 se dio a conocer la noticia que un grupo inversionista argentino tenía planes de construir un hotel de grandes dimensiones en Punta del Este. *"En Punta del Este. Una obra magna. Sobria, desde sus distintas faces promete ser la obra a realizarse dentro de breve en Punta del Este, cuya magnitud se refleja en los planos levantados para la construcción del gran hotel balneario, que será el primero de estas privilegiadas costas..."* (Semanario "Vida Nueva"). También el primer hotelero -Pedro Risso- realizó en 1906 importantes reformas en su establecimiento, incorporando una cómoda terraza, un comedor para 100 personas y amplios jardines para el solaz de los huéspedes.



Se produjo en ese momento, y ante la perspectiva de inversiones en la Península, una valorización de los terrenos. Así, en el periódico local “Vida Nueva”, en su edición correspondiente al 4 de febrero de 1906, se consignaba: *“Valor de los terrenos. Es prodigiosa la suba que experimenta día a día el valor de los terrenos que forman parte de los comprendidos dentro de los límites demarcados al pueblo Ituzaingó, en Punta del Este. Solares aún en tramitación obtienen precios exagerados, si se considera que el denunciante no ha hecho otros desembolsos que los correspondientes al papel sellado, cincuenta centésimos, en que se formula la solicitud, ante la Junta E. Administrativa. Ya se han hecho muchísimas transferencias y cesación de derechos, mediante sumas que en algunos casos, los más exceden de 100 pesos; y en muchísimos, entre 50 y 100. Los previsores o de “largas vistas”, como quiera llamárseles, están realizando pingües negocios con esas transacciones “territoriales”, que tan lucrativas les resultan, desde que para efectuarlas no tienen necesidad de hacer gastos de ninguna especie. Hay quienes de la noche a la mañana se encuentran en posesión de algunos centenares de pesos, por el solo hecho de poner al pie de un papel escrito su mejor o peor caligrafiado nombre y rúbrica respectivos. El agotamiento de solares municipales tiene la virtud de hacernos presenciar hechos que jamás hubieran imaginado nuestros antepasados, y hasta nosotros mismos encontramos fuera del alcance de nuestras optimistas predicciones sobre la suerte que le está reservada a Punta del Este, en un futuro que resulta presente. Restan los terrenos pertenecientes a la sucesión Lafón, que desde ahora pueden suponerse hasta donde llegarán, una vez desaparezcan las causas que se interponen a su enajenación fraccionaria. Tiempo al Tiempo”*, concluía.

Con el advenimiento del año 1907 quedaría consolidado el futuro de Punta del Este. En febrero de dicho año, con la presencia de “excursionistas argentinos”, se procedió “a la designación del lugar donde deben ir los cimientos del gran hotel balneario que se construirá”. Durante los meses sucesivos, se iría levantando el lujoso hotel. En abril del mismo año se inauguró la Escuela Pública de Punta del Este. Las construcciones de “chalets” fueron innumerables. Punta del Este trascendió. Todas las circunstancias reseñadas coadyuvaron para que al pujante balneario de Punta del Este se le reconociera la categoría de “pueblo”.

LEY DE CREACIÓN DEL PUEBLO DE PUNTA DEL ESTE Nº 3.186

Entre 1905 y 1906 comenzó a gestarse una corriente de opinión que propugnaba que Punta del Este debía alcanzar la categoría de Pueblo. La concreción de dicha idea fue alentada por la necesidad de ordenar el crecimiento poblacional y económico del incipiente, pero pujante, balneario. La designación de “pueblo” dotaría a





la incipiente población de autoridades administrativas y de la infraestructura necesaria para un crecimiento prolijo. En abril de 1906 apareció en el periódico "Vida Nueva" un artículo titulado "Y va de Pueblos", donde se aseguraba que en breve se presentaría a las Cámaras una moción por la cual *"...se declare oficialmente pueblo a la agrupación de casas que en nuestro departamento existe, conocido con el nombre de Punta del Este..."* El articulista esgrimía como fundamento para concederle esa categoría a Punta del Este principalmente *"...a la gran importancia adquirida justamente en estos últimos tiempos por..."*:

a) *"...su situación excelente sobre el mejor puerto del plata..."*
b) *"...por lo salutífero de sus aires..."*
c) *"...e insuperable de sus baños que hacen de Punta del Este, el Balneario más aceptable tanto en el Uruguay como en la Argentina..."*

También fundamentaba su posición en que el último censo de habitantes realizado en enero de 1906 arrojaba: 492 habitantes, 111 casas construidas, 20 en construcción, y unas 300 por construirse. Agreguemos a estas afirmaciones la fuerte inversión que haría en un futuro próximo la Sociedad Balneario Punta del Este de 400.000 pesos oro en la construcción del Biarritz Hotel y sus anexos.
El proyecto de ley fue presentado a la Cámara de Representantes por los diputados Julio María Sosa, Juan de Dios Devincenzi y Dr. Martín Suárez. Los dos primeros fueron Representantes Nacionales por Maldonado y el Dr. Martín Suárez Diputado por Cerro Largo, pero con estrecha vinculación a los intereses del Este del país ya que, en el período anterior, había sido Representante Nacional por Rocha.
El informe de la Comisión de Legislación de la Cámara de Representantes, integrada por Juan Paullier, Ramón Saldaña, Aureliano Rodríguez Larreta, José P. Massera y Carlos Oneto y Viana, fue favorable. Del análisis del mismo se desprende que se coincidió con las consideraciones efectuadas en la exposición de motivos por los Diputados y, además, se contó con el dictamen favorable al proyecto que dieron las autoridades del departamento de Maldonado. Sin embargo, la referida Comisión al aconsejar que se diera aprobación a dicho proyecto de ley, estableció una única modificación: la de su nombre. La Comisión de Legislación consideró que sería más apropiado el de "Punta del Este" por ser aquel con que esta localidad era más conocida, al de "Ituzaingó".
El Prof. Orestes Araujo en la segunda edición de su conocido "Diccionario Geográfico del Uruguay" de 1912, estableció al respecto: *"Pueblo muy nuevo, con diez años de existencia, no más, levantado como por arte de encantamiento, en el hermoso mogote que se conoce con el nombre vulgar y poco simpático de Punta del Este. Nació este núcleo balneario con el histórico nombre de Ituzaingó; pero, por razones históricas*



también, muy prudentes, y muy fáciles de explicar, se le confirmó con el antiguo y poco apropiado que lleva...” Alude al relacionamiento con el Brasil.
El día 23 de mayo de 1907 en la 25ta. Sesión Ordinaria de la Cámara de Representantes y bajo la presidencia del Dr. Antonio María Rodríguez se consideró el proyecto de ley. Realizó entonces una intervención el Representante Devincenzi que destacó: *“...que la formación de ese pueblo, en la extremidad oriental del hermoso puerto de Maldonado, está dando motivo a la inversión de fuertes capitales en la construcción de edificios modernos, y hasta de un hotel, en el que, según se ha presupuestado, se alcance a invertir la suma de 200.000 pesos...”* Y, en otra parte de su intervención, agregó: *“...Esa declaración oficial de pueblo, traerá por consecuencia, como he dicho antes, la designación de las autoridades administrativas, que, en cumplimiento de sus deberes, cuidarán que esas construcciones se hagan sujetándose a un plan determinado, a fin de que no comience a hacerse una población en condiciones defectuosas, creando males que después sería imposible corregir...”*
El tratamiento del proyecto continuó sin discusión ni oposición alguna, pasándose a la discusión particular de cada artículo, los que fueron aprobados sin sufrir ninguna modificación. El 2 de julio de 1907 en la 43ª Sesión Extraordinaria del Senado se aprobó el proyecto de ley.
El 5 de julio de 1907 el Presidente de la República Dr. Claudio Williman promulgó con el Nº 3.186, la ley sancionada por el Poder Legislativo y cuyo texto es el siguiente:
“El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General: DECRETAN:
Artículo 1º: *Declárase oficialmente pueblo con la denominación de Punta del Este al conjunto de casas situadas en Punta del Este, Departamento de Maldonado.*
Artículo 2º: *El Poder Ejecutivo dictará las medidas tendientes a la instalación de autoridades, servicios públicos generales, etc.*
Artículo 3º: *Comuníquese, etc. Sala de Sesiones del Honorable Senado, en Montevideo a 2 de julio de 1907. Feliciano Viera, Presidente. A. Magariños Solsona, Secretario. Montevideo, 5 de julio de 1907: Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese. WILLIMAN. Alvaro Guillot.”*

De ahí en más Punta del Este logrará consolidarse como pueblo y proyectarse con estilo propio. La “Ley de Creación” actuo como un mojón del cual partió una nueva época para Punta del Este y que llega hasta nuestros días.

BIBLIOGRAFÍA:

Maldonado y su Región, *Carlos Seijo*, Imp. El Siglo Ilustrado, 1945.
Punta del Este: su historia socio-jurídica, *Maximiliano Montañés Honoré,* Montevideo Acali, 1977.
Una Punta de Recuerdos Historia de Punta del Este en imágenes, *Juan Ignacio Risso,* Librería Linardi y Risso 1995.
Comentario Histórico-Jurídico de la Ley de Creación del Pueblo de Punta del Este, *Fernando Cairo Sola, 1987.*
Sucedió en Punta del Este... La Batalla del Río de la Plata y otros aportes para la historia del Balneario, *Fernando Cairo,* Edición Intendencia de Maldonado, 1994.



EL CONVENTILLO MEDIO MUNDO: MATERIALIDAD E INMATERIALIDAD EN EL BARRIO SUR

LIC. LAURA ADINOLFI ANTROPÓLOGA SOCIAL

LIC. CARINA ERCHINI ARQUEÓLOGA

El conventillo Medio Mundo construido hacia 1885 y cuya destrucción material se produce en 1979, forma parte del patrimonio inmaterial del barrio Sur que nutre una fuerte identidad barrial relacionada con la cultura del candombe.



FOTO: MARIO SCHETTINI.

Las construcciones destinadas a vivienda, además de una entidad física, son también una construcción social enraizada en la cultura, que responden a un contexto histórico determinado y a una dinámica socio-económica particular. Los barrios, además de estas casas, edificios, calles, avenidas y plazas, son también, sentimientos, emociones, e ideas que van conformando el contexto urbano.
Es en este sentido que, el actual Barrio Sur de Montevideo, es considerado como una construcción cultural que se materializa a mediados del siglo XIX, en una zona que para entonces era considerada como un área marginal de la ciudad. Esta zona de extramuros, estigmatizada como "el bajo", fue adquiriendo lentamente, las características socio culturales que hoy le confieren una identidad propia.
Allí se realizaban a principios del siglo XIX, las principales actividades productivas de la ciudad colonial, instalándose los mataderos, saladeros, hornos de ladrillos y tejas, entre otros. También fue el lugar al que se desplazaron las actividades que realizaban los esclavos de origen africano en ocasión de celebrar sus festividades, ya que se habían prohibido dentro de la ciudad.
Hacia 1829 se decreta la eliminación de las murallas de Montevideo, que como señala Álvaro Portillo, es un acto simbólico y confirmativo de la doctrina liberal que comienza a moldear las políticas socio económicas del siglo XIX. Otra de las improntas urbanas del liberalismo es el trazado de la llamada "Ciudad Nueva", que realizara José María Reyes, y que extiende los límites de la ciudad hasta la calle Ejido.
La aplicación de políticas de corte liberal provoca transformaciones en la estructura social nacional, emergiendo nuevos grupos sociales a partir de la abolición de la esclavitud; del cercamiento de los campos y de los cambios en las tareas rurales que provoca el desplazamiento de la población rural hacia la ciudad; y de la apertura de las fronteras que genera una fuerte corriente inmigratoria de origen europeo. Estos tres grupos sociales que integrarán el sector de más bajos recursos económicos, constituyen una demanda creciente de vivienda, que es satisfecha por capitalistas que ven en la construcción de alojamientos económicos, una nueva fuente de ganancia.
Los "conventillos", responden entonces, a una necesidad que surge de los sectores desplazados (negros libertos, trabajadores rurales desplazados e inmigrantes pobres). Su diseño y construcción tiene por objetivo lograr, en una superficie mínima el mayor número de piezas para alquilar con servicios generales (cocinas y baños) de uso colectivo.
A la población de la zona sur (actual Barrio Sur) que tradicionalmente había estado conformada por descendientes de esclavos, se fueron sumando inmigrantes europeos y criollos, que encontraron como solución al problema de la vivienda el alquiler de piezas en los conventillos.
Librada a la especulación económica, esta forma de vivienda colectiva urbana se caracterizó, desde el punto de vista arquitectónico, por las habitaciones de dimensiones mínimas, la mala ventilación e iluminación, y los servicios higiénicos escasos en proporción al número de sus habitantes. Desde el punto de vista cultural, los conventillos del Barrio Sur se diferenciaban de los conventillos de otros





FACHADA DEL MEDIO MUNDO DURANTE LOS AÑOS '70. FOTO: MARIO SCHETTINI.

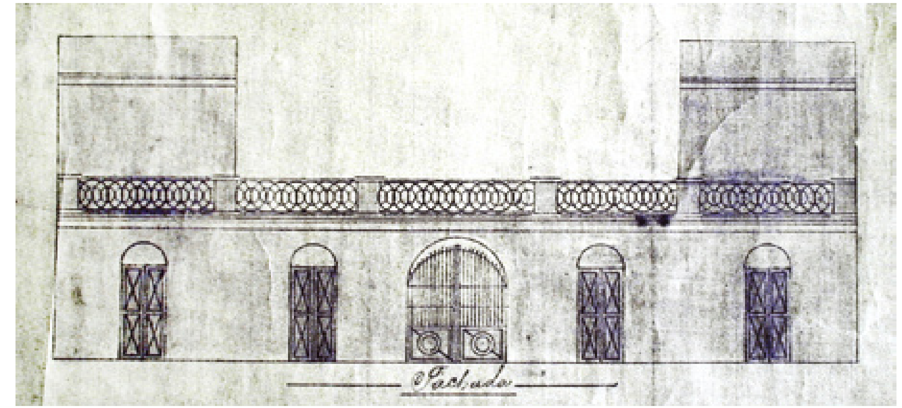
barrios, fundamentalmente, por ser el espacio social en el que los descendientes de esclavos de origen africano, renovaron y recrearon sus tradiciones, reforzando una identidad cultural que los conectaba con sus orígenes.
Para 1867 la cantidad de construcciones identificadas como "conventillos" asciende a 115 solo en el Barrio Sur. La rápida expansión de ese tipo de vivienda y las condiciones de hacinamiento y de higiene que derivaban de sus características, llevan a que la Junta Económica Administrativa, reglamente en 1871 y 1878 la construcción y habilitación de los conventillos y casas de inquilinato.

En este reglamento son ilustrativas las medidas que regulan la higiene y el control de sus habitantes; por ejemplo: la obligación del blanqueo exterior e interior del edificio cada seis meses y de las puertas y ventanas cada año, la prohibición de usar braseros o fogones en las piezas si no se contaba con chimeneas, la obligación de los inquilinos de barrer diariamente sus piezas y de lavar los pisos una vez por semana en invierno y dos veces por semana en verano; la numeración de todas las habitaciones y la colocación de tablillas a la entrada de las habitaciones con la identificación de las personas que estaban autorizadas a pernoctar allí.
Si bien es posible suponer que el grado de cumplimiento de estas medidas fue variable, para los primeros años de la década de 1880, las inspecciones de la entonces Comisión de Salubridad, se sucedían periódicamente, registrándose detalladamente los casos de enfermedad, que se encontraban en los conventillos registrados en la ciudad para esa época.

En el Reglamento de 1878, también es posible observar la incidencia del pensamiento higienista que va ganando espacio en las políticas sociales. Esta doctrina veía en las condiciones de vida producidas por la ciudad y en la degradación del marco urbano producida por la especulación inmobiliaria, la principal causa de las enfermedades y de la degradación moral de sus habitantes. Plantean como solución la extensión de la ciudad, la reforma de los espacios interiores de las viviendas, la expansión de las obras de saneamiento y la recolección de residuos.

Las medidas de claro corte higienista no sólo tendieron a solucionar los problemas de salud e higiene; sino que también apuntaban a aquello que se percibía como un peligro para el mantenimiento de los valores y el statu quo de las clases hegemónicas: la agitación social. Este es el detonante que Joaquim Bonastra identifica para los intentos dirigidos a la supresión de los conventillos hacia principios del siglo XX.

En este contexto es que, en 1885, se autoriza la construcción del conventillo conocido popularmente como “El Medio Mundo”, que tendría frente a la calle Cuareim (actual Zelmar Michelini) entre Isla de Flores y Durazno. Los planos fueron del arquitecto Alejandro Canstatt, y sus primeros propietarios fueron José y Miguel Risso. Posteriormente lo fueron heredando diferentes integrantes de la familia Risso hasta que, en 1970 lo adquieren las familias Estevez y Carrara según señala Aníbal Barrios Pintos.
El edificio contaba con dos plantas rectangulares alrededor de un gran patio central, en donde se ubicaban las piletas de lavado de ropa y los tendederos. Seis eran los baños de uso colectivo para sus más de 50 habitaciones.
Dentro de los numerosos conventillos que se encontraban en el Barrio Sur, “el Medio Mundo” o “Cuareim” se destacaba por sus dimensiones.
No ha sido posible encontrar datos que establezcan cuándo se terminó de construir “el Medio Mundo”, cuándo fue habitado, o cuál era la composición social de



Fachada propuesta en el permiso de construcción de 1885. Archivo del Instituto de Historia de la Arquitectura de la Universidad de la República.

Interior del Medio Mundo. Foto: Mario Schettini.

sus ocupantes. De la misma manera carecemos de documentos o crónicas producidas por sus primeros habitantes. Solo nos es posible acceder al acontecer en los conventillos a partir de la visión de las clases hegemónicas, detentadoras del saber y del poder de la época. Un lugar común es la concepción que expresa Joaquín de Salterain en 1921: "En la mayor parte de estas pocilgas, donde la luz y el aire escasean, cada una es un pequeño mundo de miserias, cada patio un receptáculo de inmundicias, y cada servicio higiénico una ironía, teniendo en ellas la enfermedad patente de libre tránsito." Estas visiones ponen en juego los valores propios del sector que las produce, y de ellas es imposible inferir la multiplicidad de cosmovisiones que se ponían en relación en estos espacios, generando sentidos y significados que intervinieron activamente en la conformación de las identidades sociales.

Los intentos de erradicar "el problema del conventillo" se suceden durante los primeros años del siglo XX y, aún cuando para 1911 el Intendente de Montevideo propone prohibir la construcción de conventillos, según Laura Aristondo, no es sino hasta 1921 que el Estado comienza a actuar en materia legislativa respecto a la problemática de la vivienda popular. Un ejemplo de ello es la ley conocida como "Ley Serrato" que creó una serie de mecanismos para que los sectores populares pudieran acceder a la propiedad de la vivienda.

Sin embargo, la distancia entre las palabras y los hechos fue grande, y para la década de 1950, los conventillos seguían siendo la forma de acceso a la vivienda para los sectores marginales.

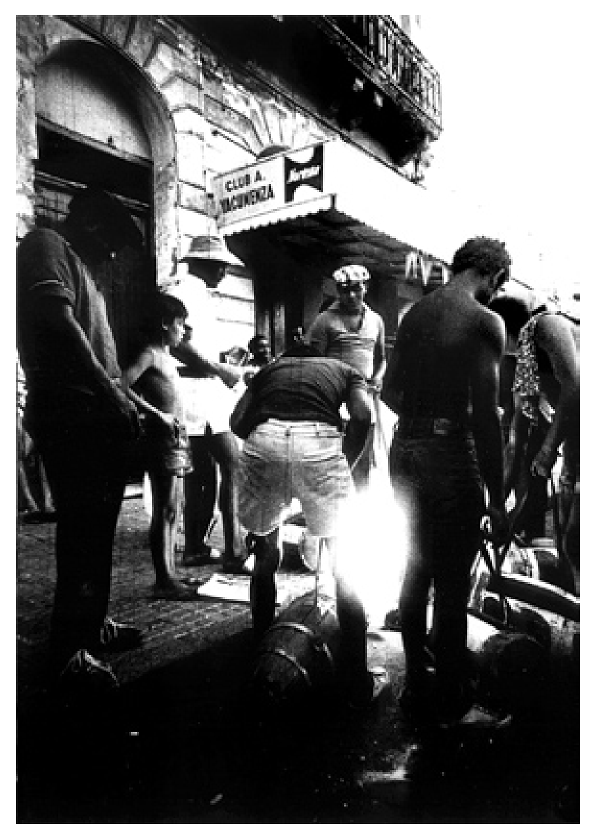
Foto de "El Montevideo de la Expansión", de *R. Álvarez Lenzi, M. Arana y L. Bocchiardo*, 1986.

Varios factores confluyen, entonces, para que estos lugares fueran deteriorándose progresivamente, entre los que se destacan, irónicamente, la legislación tendiente a proteger los derechos de los inquilinos, que llevó a que los propietarios de los inmuebles no invirtieran en el mantenimiento de los bienes. Estos fueron convirtiéndose en lugares inseguros, produciéndose en algunos casos, derrumbes.

Las políticas neoliberales que comienzan a aplicarse más fuertemente a partir de la década de 1970, tienen entre otras consecuencias, la des-regularización del mercado inmobiliario y un acelerado aumento de los precios de los bienes inmuebles. Para poder hacer efectivos los beneficios que se obtenían a través de la construcción, se desalojaron y derribaron edificios que para tales fines se declararon ruinosos y en peligro de derrumbe. En 1978 un decreto-ley autoriza a la Intendencia Municipal de Montevideo a desalojar residentes de propiedades consideradas



en peligro de derrumbe inminente y se dejaron sin efecto los recursos que podían demorar los desalojos. La aplicación de este decreto fue inmediata, y si bien no conocemos estudios acerca del número de inmuebles desalojados al amparo de este decreto, ni su ubicación, es posible estimar que fueron la Ciudad Vieja, y los barrios Sur y Palermo los más afectados por esta medida.



Temple de lonjas en la puerta del Medio Mundo.
Foto: Mario Schettini.

Creemos que dos serían los factores que jugaron en la selección del centro de la ciudad y de los conventillos como objeto de depredación: por una parte el hecho de que esta zona contaba ya con los servicios generales (luz, transporte, saneamiento), y estaba cerca de los centros de actividad comercial y financiera; y por otra parte como forma de dispersar a la población de los conventillos (en la mayoría de los casos se las relocalizaba en diferentes partes de la ciudad). Laura Benton por su parte, señala que estos desalojos apuntaban a debilitar las tradiciones locales y en el caso del Barrio Sur, se trataba de desplazar los festejos del carnaval. En esta corriente llama la atención, el destino del Medio Mundo: había sido declarado Monumento Histórico Nacional por la resolución 1.941/975, desalojado el 3 de diciembre de 1978, desafectado de la declaración de Monumento Histórico en 1979 por la Resolución 2.570/979 y demolido ese mismo año. En el transcurso de cuatro años el valor y significado atribuido por el Estado al conventillo Medio Mundo, cambió radicalmente.
De digno de ser preservado como “representativo de la cultura de una época”, se transformó en pasible de ser borrado.

Otro es el valor y el significado que se le atribuye desde la mirada de quienes lo habitaron. Una vez demolido el conventillo Medio Mundo se transformó en un referente a partir del cual se ha ido alimentando una fuerte identidad barrial. Su inmaterialidad lo ha dotado hoy de una relevante presencia en el imaginario colectivo, que rescata fundamentalmente, los lazos afectivos y la solidaridad gestada en la vivencia de una cotidianeidad colectiva, y su importancia en cuanto espacio vital que posibilitó la permanencia y difusión del candombe. De esta forma, los tambores que siempre sonaron en su patio central y en el frente del conventillo, aún siguen sonando. Como expresó una vecina: “los ladrillos se van, pero los espíritus quedan”.

Fotografía actual de la construcción realizada por el Banco Hipotecario en el predio donde se hallaba el conventillo Medio Mundo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aristondo, Laura. 2005. **La legislación de la vivienda popular en el Uruguay del siglo XX.** Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. N° 194(29).

Barrios Pintos, Aníbal & Reyes Abadie, Washington. 1995. **Los Barrios de Montevideo. VII. Antiguos Pueblos y Nuevos Barrios.** Servicio de Prensa, Difusión y Comunicaciones. Intendencia Municipal de Montevideo.

Benton, Lauren. 1986. **La demolición de los conventillos: la política de la vivienda en el Uruguay autoritario.** Cuadernos de CIESU, N° 54. Ediciones de la Banda Oriental. Montevideo.

Bonastra, Joaquim. 1999. **Higiene Pública y construcción del espacio urbano en Argentina. La ciudad higiénica de La Plata.** Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. N° 45(28).

Conti De Queiruga, Nydia. 1970. **Actitud del estado frente al problema de la vivienda.** Revista CEDA, N° 33 pp. 52-61. Publicación del Centro de Estudiantes de Arquitectura. Montevideo.

De Salterain, Joaquín. 1921. **El Ministerio de Salud Pública.** Conferencia dictada en el Sindicato Médico del Uruguay. Montevideo.

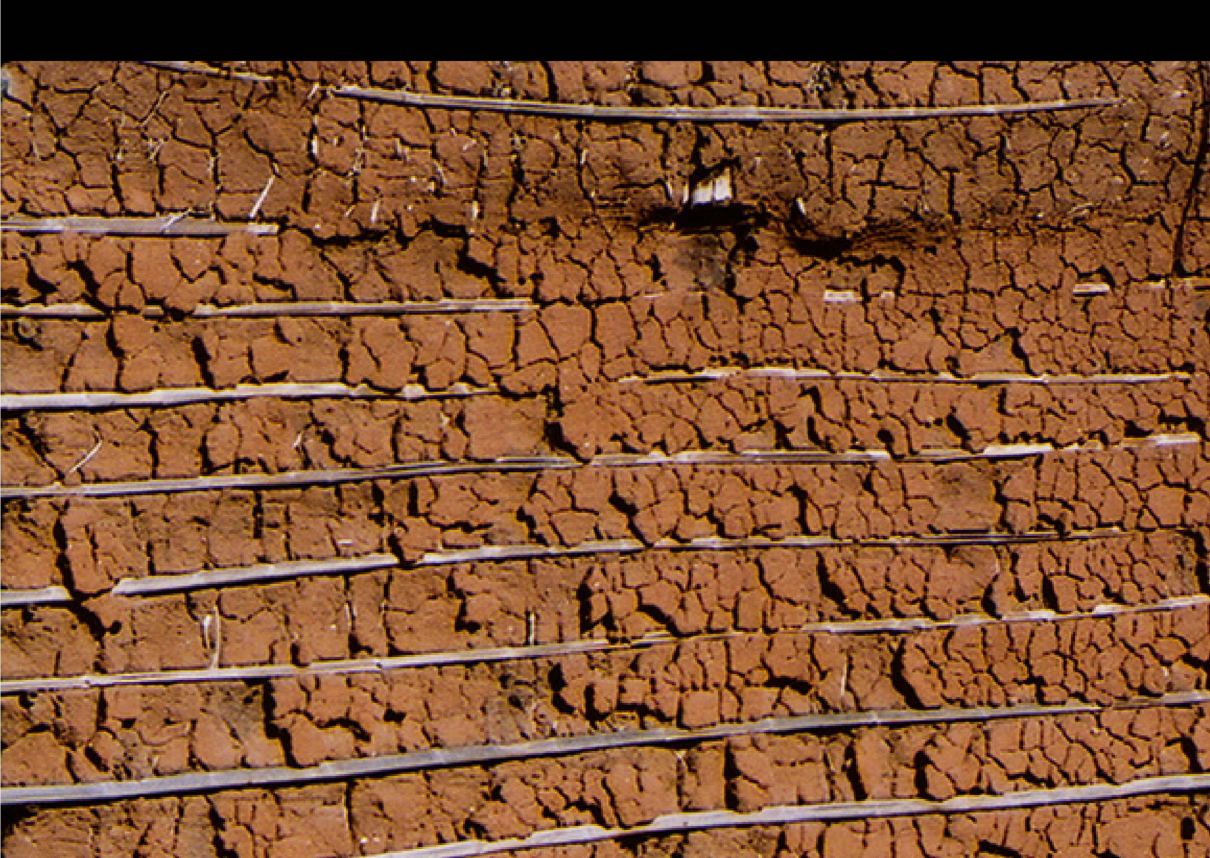
Portillo, Álvaro. **Montevideo: una modernidad envolvente.** farq/publicaciones web.



CASAS DE TIERRA DEL SIGLO XXI: AL RESCATE DE NUESTRA ARQUITECTURA RURAL

DENIZE ENTZ ARQUITECTA

Las casas de tierra cruda son económicas, confortables y respetuosas del medio ambiente. Valernos de una antigua técnica con un nuevo enfoque nos permite incluso estar "a la moda" según una filosofía de vida que apunta a disfrutar plenamente de la naturaleza a favor de nuestra salud.



Jardín de infantes en Wennigsen-Sorsum / Alemania. Sistema de cúpulas construidas con bloques especiales de barro extruido.

La tierra ha sido uno de los primeros materiales naturales utilizados en construcción. Las casas de tierra tienen un excelente comportamiento térmico y de regulación de la humedad ambiente, lo que determina un inmejorable beneficio para la salud y un gran ahorro de energía. Son cálidas en invierno y frescas en verano, brindando además una buena aislación acústica. Estas casas naturales son respetuosas del medio ambiente, no sólo durante su uso, sino desde su construcción, al no utilizarse combustión en la extracción del material, preparación y transporte. La aparición de nuevos materiales y tecnologías fue sustituyendo paulatinamente a la arquitectura en tierra, sin tomar en cuenta que si bien se ganaba en rapidez y practicidad, también se perdía en confort, salud y economía. Varios factores hicieron desechar las casas de tierra, frente a la posibilidad de construirlas con ladrillos cocidos, ticholos o incluso con bloques de cemento. Estos últimos de muy bajas cualidades térmicas. De todos modos los nuevos materiales, por su solidez intrínseca, desplazaron fácilmente a las construcciones de tierra consideradas por muchos, poco decorosas y de bajo status. Las técnicas constructivas de tierra, que se transmitían de padres a hijos, se fueron perdiendo en procura de alcanzar un falso modernismo.

Aun hoy sigue persistiendo un mito en torno a las casas de barro. Se las suele relacionar con la pobreza, ranchos que se convierten en tapera y atraen vinchucas. Pero el hábitat de estos transmisores del Mal de Chagas son las grietas, lugares oscuros y húmedos. Estas condiciones se pueden dar en cualquier construcción, y se evitan si están correctamente construidas y bien mantenidas.



Vivienda de urbanización ecológica en Kassel / Alemania.

GENERALIDADES

Hoy en día, en Alemania por ejemplo, que es un país altamente industrializado, se apostó también a la tecnología al servicio de la tierra, para aprovechar al máximo las características térmicas y ecológicas de este material usado en construcción. Apoyados en investigaciones y ensayos de granulometría muy precisos, logran eficiencia y calidad en estas construcciones. Con ellas existen ya barrios ecológicos de viviendas con muros y techos de tierra, estos últimos cubiertos de césped natural (techos verdes), lo que permite un mejor aislamiento térmico en invierno, reduciendo los costos de calefacción. Podemos aprovechar también en verano la aislación térmica de las construcciones en tierra, prescindiendo del uso de ventiladores o de aire acondicionado.
En la actualidad, en virtud de trabajos de investigación se ha logrado revalorizar la arquitectura en tierra. Existe una renovada aceptación por parte de personas que buscan un retorno a lo natural, que les permite a través de un contacto directo con la naturaleza gozar de una vida más sana.

SISTEMAS CONSTRUCTIVOS

FAJINA- Este sistema logra muros elásticos y capaces de soportar asentamientos diferenciales. Se han usado en zonas sísmicas con excelentes resultados. Y debe ser éste el motivo por el cual algunos ranchos de barro sin cimientos se conservan hasta hoy.





Vivienda con muros exteriores de fardos en Maldonado / Uruguay. No se han revocado aun los muros con barro.

Consiste en una armazón de tablillas de maderas o cañas dispuestas en dos sentidos opuestos (horizontal y vertical o diagonal y diagonal) apoyadas sobre estructura de madera independiente, que luego se embarra de ambos lados para formar el muro.
TERRONES- Se cortan trozos de la camada superior del suelo, que quedan armados por las raíces de la gramilla. Se acostumbra colocar los panes boca abajo y se golpean con la misma pala de corte para acomodarlos.
MAMPUESTOS- Se pueden utilizar adobes o bloques de tierra comprimida.
TAPIAL- Se apisona tierra húmeda dentro de encofrados deslizantes para ir formando los muros.
MOLDEADO DIRECTO- Es el procedimiento más parecido al de nuestro hornero. La resistencia de los muros más gruesos se logra por el peso y la de los más finos por la forma. Un nido de hornero resiste por su forma abovedada.
Se han incorporado algunas variantes como por ejemplo los muros conformados con FARDOS DE PAJA revocados con barro y los MÓDULOS PREFABRICADOS formados por marcos de madera con tierra alivianada.

PEQUEÑOS TRUCOS A TENER EN CUENTA

La única tierra que debemos descartar para los revoques (embarrado) es la netamente orgánica.

- Los colores del suelo son variables según la zona, amarillentos, marrones o rojizos. Se pueden incorporar tierras de colores para lograr mayor variedad de tonos. Incluso si se prefiere el blanco, las casas de tierra encaladas no pierden sus características: los muros siguen "respirando".
- Se puede utilizar tierra de hormiguero para revoques y acabados finos.
- Se logra una agradable textura con tela de arpillera adherida al muro con barro en la última capa de terminación. Le otorga a su vez mayor durabilidad al embarrado exterior, y disimula las microfisuras que pudiesen aparecer por un secado demasiado rápido o una mala dosificación de la mezcla utilizada.
- Existe gran variedad de agregados húmedos naturales que le confieren impermeabilidad y cohesión al barro: jugos de cactáceas, aceite de linaza, residuos del prensado de oleaginosas, grasa animal, cera de abejas, etc.
- Hay agregados secos naturales que disminuyen las contracciones en el secado de la mezcla: arena, paja, restos de maíz, pasto seco, cortezas, virutas, aserrines, etc.



Rancho de tierra colorada en Cerro Largo / Uruguay. Los muros más expuestos no fueron protegidos (por ejemplo con aleros) ni mantenidos (reembarrado anual) para evitar el lavado por las lluvias. FAJINA: se distinguen claramente las cañas dispuestas horizontalmente, que deberían estar recubiertas de tierra.

- En las construcciones en tierra se facilitan las incrustaciones de botellas que incorporan luz y color a los ambientes, o de cualquier objeto con intenciones estéticas y/o utilitarias, como guampas utilizadas a modo de percheros, y todo aquello que la imaginación plantee para reciclar distintos objetos.

CÓMO LOGRAR UNA MAYOR VIDA ÚTIL DE LAS CASAS DE TIERRA

A través de la arquitectura y en especial de la bioarquitectura sustentable, se pretende rescatar a los tradicionales ranchos de barro erradicados de nuestros campos.
En general, los techos de paja de un típico rancho de barro carecían de aleros. Sus pisos eran de tierra apisonada, que con el uso y el barrido se iban desgastando, quedando más bajos que el nivel del suelo exterior, con los inconvenientes que esto trae aparejado.
Aplicando conocimientos técnicos, diseño y usando nuevos materiales se logra optimizar la vida útil de las construcciones en tierra. Se evitan de este modo los problemas más frecuentes como grietas, desgranamientos, desmoronamientos y desgaste de los pisos para aprovechar todas las cualidades del material.
El correcto dimensionado de los aleros para proteger los muros de la lluvia, pero que también permitan la entrada de sol en invierno; galerías perimetrales; tímpanos o zócalos son algunas de las herramientas de diseño. También se requiere una correcta ubicación y orientación de la construcción; una criteriosa elección del





Vivienda construida con terrones en Cerro Largo / Uruguay. Basamento resistente de piedra que evita que se socaven las bases de los muros con las salpicaduras de lluvia.

sistema constructivo, un exhaustivo análisis del suelo, una buena composición de la mezcla de tierra a utilizar (dosificación de los agregados) y el cuidado de todos los detalles de terminación. Vigilando estos aspectos y efectuando el mantenimiento necesario para cada caso, se lograría la optimización total de la arquitectura en tierra.

COMENTARIO

Afortunadamente esta modalidad constructiva está volviendo a contar con más adeptos no sólo en Uruguay, sino en todas partes del mundo. Recordemos el pensamiento del arquitecto estadounidense Frank Lloyd Wright: *"La ciudad de nuestros días está llegando ya a término, debido a sus excesos... Cuando necesitemos un modelo de ciudad nueva, lo encontraremos en términos orgánicos, formará parte de la tierra... La arquitectura va profundizando cada vez más en la naturaleza, sin la cual no existe cultura."*

Fotografía: *Gernot Minke:* Fotos N°1 y N°2
Denize Entz: Fotos N°3, N°4, N°5

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Manual de Construcción en Tierra. La tierra como material de construcción y sus aplicaciones en la arquitectura actual. *Autor: G. Minke.*

Techos Verdes. Planificación, ejecución, consejos prácticos. *Autor: G. Minke.*



VACÍOS URBANOS
Y FRACTURAS SOCIALES

ANDRES PAMPILLÓN SOCIÓLOGO

Existen varias formas de ver la sociedad en que se vive. En esta ocasión optaremos por observar algunos de los cambios que han ocurrido en la ciudad, para aproximarnos así a ciertos aspectos que vienen transformando nuestra sociedad, volviéndola un lugar distinto, y para muchos, más complicado para vivir.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Las tendencias actuales, el conjunto de ideas que nos moldean y que rigen una determinada época, orientan nuestras preocupaciones cotidianas hacia los aspectos y la búsqueda de soluciones básicamente individuales. Tener en cuenta que ciertos fenómenos que inciden en nuestras vidas tienen una dimensión social y colectiva puede acercarnos a una comprensión y a conclusiones distintas de las que habitualmente nos hacemos. Múltiples son los problemas sociales que para su solución requieren adoptar una perspectiva general de los mismos.
Acercarnos a vislumbrar los cambios que una ciudad ha experimentado puede ayudarnos a explicar la 'forma' que su sociedad adquiere.
Obviamente es muy diversa la gama de elementos que nos condicionan respecto al lugar que ocupamos en la ciudad y en la sociedad. La familia en la que nos hemos criado, el lugar donde hemos nacido, el lugar donde vivimos, entre otros, pero también las modas y demás cosas superfluas intervienen en la forma como una sociedad se estructura y se percibe a sí misma.
La percepción que las personas nos hacemos de la realidad en la que estamos inmersos, depende de tantas cosas que se vuelve muy complejo captar todos los aspectos que la componen, incluso de aquellas porciones de la realidad que nos tocan directamente.
Por eso optamos por esta estrategia, que aunque no agota el tema, puede ayudar a hacernos una idea de los cambios sociales que vivimos, a través de algunos cambios urbanos.
Conocer al menos parte de su historia, y recorrerla atentos a la diversidad de tipos humanos que la conforman, son parte de esta estrategia que cada uno debería completar. Por ello proponemos un corto paseo por el tiempo, que ojalá sirva de chispa para encender la inquietud, interesarse y ejercitar esta forma de ver la sociedad.
Una forma, una mirada sobre lo que nos rodea fundamentada en el hecho de que salvo honrosas excepciones, la mayoría de los seres humanos tenemos la rara costumbre de vivir apilados en estos enormes panales urbanos.

UN BREVE PASEO HACIA ATRÁS: LA CIUDAD EN LA ÉPOCA DE LA COLONIA

Desde los primeros tiempos esta península llamó la atención por sus condiciones de puerto natural. La ya conocida bahía de Montevideo o Monte Vidio en los mapas portugueses, tuvo que esperar muchos años para que se asentaran sobre ella los primeros habitantes.

Todos conocemos la historia de la fundación de la ciudad de Montevideo y sus múltiples peripecias basadas principalmente en la reticencia de Buenos Aires, entonces capital del Virreinato del Río de la Plata, para permitir que en este lugar se erigiera una ciudad que, de seguro, competiría directamente con su monopólica condición de puerto. Cuando finalmente se concreta su fundación, a cargo de Bruno Mauricio de Zabala, el asentamiento surge como una fortificación amurallada, cuya función principal es frenar el avance de las fronteras del imperio portugués.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO)

Peculiar es el hecho que, pese a sus condiciones naturales, le es vedada la actividad portuaria, por lo que ya desde sus orígenes la rivalidad entre ambas orillas del Plata tendrá argumentos sobre los que cimentarse.

La fortaleza que allí se erige como bastión militar rodea la península de la bahía de Montevideo encerrando dentro de sí el territorio que hoy comprende la Ciudad Vieja. La misma y contemporánea función defensiva cumplirían las ciudades de Maldonado (1757), San Carlos (1763), Minas (1783) y Melo (1795).

En la época de la colonia la ciudad supone además de lo estrictamente urbano al interior de las murallas, un territorio circundante que sirve de sustento a la población.

En Montevideo los primeros límites, son las zonas del Ejido (la calle de su mismo nombre recuerda su ubicación) que prevé su crecimiento y la zona de los Propios para pasturas de ganado (línea que hoy corresponde al Bulevar Batlle y Ordóñez pero que en el decir popular sigue llamándose Propios).

Pero como relatan con unanimidad todas las crónicas de los primeros tiempos de la ciudad capital del Uruguay, éste era un asentamiento que no pasaba de ser un cuartel con su guarnición y unas pocas familias de colonos cuya característica general es la carencia y las crudas condiciones de vida que debían soportar en esa ventosa, reseca y rocosa punta.

El concepto de ciudad colonial se completa con la franja comprendida por chacras y estancias adjudicadas a aquellos que osarán asentarse en esas inhóspitas tierras.

Al proceso fundacional relativamente lento comienza a sumársele otros poblados en la zona cercana a Montevideo.



LA CIUDAD NUEVA: EL COMIENZO DE LA EXPANSIÓN

Al concluir el proceso independentista de la Banda Oriental, el nacimiento de la nueva República marca el comienzo del fin de la ciudad amurallada. La ciudad comienza a expandirse y este movimiento se reconoce en la cuadrícula que hoy corresponde al centro de Montevideo. Con posterioridad se produce otro gran movimiento expansivo hasta abarcar el actual barrio del cordón. A la unidad conformada por la ciudad colonial y la ciudad nueva, que llega hasta el Ejido, se le irán sumando nuevos loteos hasta llegar al actual Bulevar Artigas.
Por esos tiempos en que Montevideo comienza su andar expansivo y se fundan en las cercanías villas y poblados, que posteriormente serán absorbidos en esa dinámica urbana.
La antigua ciudad fortaleza se ha transformado en una ciudad de límites más difusos y móviles. La cuidad amurallada, contenida en sus pétreos límites comienza un proceso de crecimiento continuo e irregular, con el puerto como la conexión más notoria con el mundo, primordialmente europeo.
Otro movimiento urbano singular respecto a sus primeros pasos expansivos está marcado por los episodios de la Guerra Grande, que modifican la estructura de la ciudad.
El hecho de que Montevideo se hallase sitiada por un largo período, y las necesarias estrategias defensivas, ponen un circunstancial freno a su expansión. Afectando paralelamente al campo sitiador, impulsando y consolidando el surgimiento de la 'ciudad sitiadora'. Ciudad peculiar ésta, conformada por un arco disperso que recorre desde el puerto del Buceo hasta el Cerrito de la Victoria, pasando por la Villa Restauración (barrio de la Unión) que se conecta por lo que hoy es la calle Comercio y por el camino de los Propios.
Finalizada la Guerra, la zona de trincheras y de separación entre ambos núcleos urbanos ya no tiene razón de ser y la ciudad sitiadora será absorbida por la dinámica del ciudad capital.

LA CIUDAD EXTENDIDA

A partir de ahí Montevideo irá conformándose a partir de una multiplicidad de poblados y villas, que pasan a integrarse como los barrios de esta ciudad que tiene ya importantes dimensiones.
Será pasando la mitad del siglo XX, marcando el inicio de un ciclo muy prolongado de sucesivas crisis, que el proceso de absorción de pequeños enclaves y su paulatino entretejido hará implosión, dando origen a los fenómenos de exclusión social, cuando no, de directa expulsión de parte de su población.
En el marco de las nuevas y crudas condiciones económicas, de las enormes dificultades laborales, aparece la incapacidad para muchos de poder financiarse un techo, dando origen a los cinturones de 'ciudad informal', pauperizada económicamente, segregada social y culturalmente. Fenómenos que rodea no solo a la ciudad de Montevideo sino que se manifiesta también en varias ciudades del interior del país.



FOTO: CAMILO SCHETTINI

El Instituto Nacional de Estadística estima en diez por ciento la proporción de la población montevideana viviendo en asentamientos irregulares, o 'cantegriles' que es el nombre que la ironía popular le otorgó a esta nueva ciudad dentro o al borde de la propia ciudad. La magnitud y consolidación del proceso de exclusión social y cultural de esta situación se manifiesta al observar que este fenómeno ya lleva 40 años. Si se tiene en cuenta que estos sectores sociales se reproducen mucho más velozmente, con un número más alto de hijos por madre y con nuevas generaciones cada menos tiempo, la magnitud del problema no precisa mas aclaraciones.

En forma paralela al crecimiento y expansión de la ciudad, que supera incluso los limites formales del departamento, se asiste a la generación incesante de los asentamientos irregulares. Mientras, paradójicamente, algunos de los barrios históricos de la ciudad (Centro, Ciudad Vieja, Aguada, Goes, entre otros) pierden población.

Es que los cambios en los hábitos y las aspiraciones de aquellos sectores que pueden financiarse la vivienda han llevado a que busquen otros lugares para residir, y ello explica parte del crecimiento y extensión de la ciudad hacia el Este, y la densidad poblacional de barrios como Pocitos.

Mientras tanto, los sectores de menores recursos deben abandonar o son directamente expulsados de las partes de ciudad consolidada por no poder soportar los elevados costos que la vivienda supone. En este contexto cabe mencionar que se estiman en 50 mil las viviendas vacías en Montevideo, y que los niveles de morosidad del Banco Hipotecario ronda el 70%. Este proceso de vaciamiento de las zonas centrales de la ciudad, son efectos de la movilidad residencial, y son al mismo tiempo los ingredientes básicos de la segregación social y espacial que la ciudad y


FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

la sociedad viene sufriendo. Por una parte los que pueden acceder o incluso mejorar sus condiciones de vida eligen asentarse en ciertas partes de ciudad, mientras los otros se ven obligados a ubicarse en los lugares "asignados" a la informalidad. De este modo el carácter policlasista que caracterizó en líneas generales a la ciudad y a la sociedad montevideana, da paso a una nueva configuración segregante, producto de las nuevas, y no tanto, condiciones sociales y económicas.
Este fenómeno de segregación territorial supone la emergencia de múltiples problemáticas sociales, muchas de las cuales ya son moneda corriente. Por nombrar tan solo un aspecto, la supresión de los lazos vinculares con el barrio, forma más cotidiana de lo social, y de contacto con el 'otro' diferente, deja paso a nuevas formas de socialización basada en la semejanza. De ahí al surgimiento de universos culturales inconexos (que los habitantes más jóvenes viven y que puede ser caricaturizada a partir de dos tipos sociales: los "chetos" y los "planchas") es solo cuestión de tiempo.

¿Hacia dónde nos conducen estas dinámicas urbanas? ¿Qué tipo de sociedad estamos creando? Son algunas de las interrogantes que este breve recorrido por los cambios urbanos quiere al menos dejar planteados. Reflexionar sobre las implicancias de estos procesos para la vida de todos es quizás el primer paso para poder generar los mecanismos que lo contrarresten.

A este respecto parece necesario poner urgente acento en el acceso a la vivienda digna de vastos sectores sociales que hoy no tiene capacidad de abastecerse en el mercado. Existen partes vacías de ciudad que pueden ser utilizadas como recurso de una política social integral que vuelva a poner el eje sobre uno de los elementos centrales e integradores de la vida en sociedad. La vivienda y el sentido de pertenencia al barrio que ella genera, son elementos indispensables para intentar reconstruir el tejido social que hoy se encuentra fracturado por la lógica perversa de los procesos que asignan lugares de residencia exclusivos y excluyentes.



IDENTIDAD URUGUAYA O IDENTIDADES EN CONFLICTO...

LIC. FERNANDO KLEIN

Este artículo refiere a la identidad de nosotros como uruguayos tratando de responder a una interrogante: ¿existe un ser "uruguayo"? es decir, ¿qué es ser uruguayo? Responder a estas preguntas nos requiere examinar de qué manera se construyó, o se construye, nuestra identidad. La historia y las "historias", los relatos, las anécdotas, las personas y los "personajes", los eventos, y todos aquellos sucesos que dejaron su impronta en nuestra sociedad nos han "construido" como uruguayos, pero, como veremos, ese proceso de "construcción" aun no ha finalizado.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

La identidad, es un término con muchas connotaciones de las cuales podemos elegir las vinculadas con un sentir, con un ideal que se nos presenta como referente, con la imagen con la que deseamos que nos identifiquen. El término no está solo, no está aislado: no tratamos la identidad a nivel del individuo o de los grupos, sino la imagen que tiene de sí una Nación (es decir, un grupo de personas vinculadas por una cultura en común).

Por tanto, si consideramos a la Nación, a los uruguayos, debemos hacernos la siguiente pregunta: ¿existe una identidad uruguaya?

La respuesta es negativa: no hay una identidad uruguaya sino un sinnúmero de identidades, un cúmulo de referentes, imágenes con las que queremos ser identificados que varían: la "garra Charrúa" no existiría para todos los orientales, solo parte de la población se identificaría con estos términos.

La identidad uruguaya es una construcción que dependerá de, al menos, dos variables:

1. Histórico - Geográficas.
2. Culturales.

HISTÓRICO - GEOGRÁFICAS

Desde el punto de vista histórico, no encierra lo mismo el concepto de identidad para un uruguayo de la década del veinte que para uno actual. En estos términos, la identidad uruguaya se fue construyendo: como afirman algunos autores primero existió el Uruguay y, luego de varias décadas, surgieron los uruguayos, los orientales. La construcción de la identidad uruguaya se ve jalonada por diversos hechos históricos, entre los cuales debemos mencionar:

- **Los acontecimientos previos al surgimiento del Estado uruguayo:** Artigas, el ideario artiguista, Rivera, Lavalleja, Oribe, la Cruzada Libertadora, etc. Debemos considerar, asimismo, la etapa de desarrollo hispánico.
- **La incidencia de la esclavitud, del desarraigo de grupos de raza negras provenientes de África:** ellos incidirán y aportarán elementos a la cultura uruguaya.
- **El genocidio de los grupos indígenas que habitaban nuestro país:** el nacimiento de nuestro Estado está tristemente ligado a la desaparición casi completa de sus grupos indígenas así como de sus rasgos culturales (de los cuales prácticamente ninguno forman parte de nuestra cultura actual).
- **El desarrollo de los partidos políticos**, lentamente con la "Guerra Grande" hasta adquirir características de tales a partir del gobierno del Sr. Batlle y Ordóñez, de los levantamientos blancos de fines de siglo pasado y comienzos de éste, de la figura de Aparicio Saravia y del Dr. Luis Alberto de Herrera.
- **Los aportes de gran importancia efectuados por los grupos de inmigrantes que llegaron a nuestro país:** pausadamente con la Guerra Grande, con un auge en



FOTO: M. SINGER (PÁJARO)

el lapso que va de 1860 a 1880, y con una caída cada vez mayor hacia 1930. Estos grupos inmigrantes aportarán elementos artísticos, estilos de construcción, alimentación, costumbres, refranero, cancionero, en fin, una forma peculiar de concebir y entender el mundo.

- **Las dictaduras militares,** las cuales representan un punto de corte de gran envergadura en la concepción de nosotros mismos, de cómo nos vemos: las de Latorre, Santos, Máximo Tajes (de fines del siglo pasado), la dictadura de Terra de la década de 1930, y la última, la que duró de 1973 a 1984.

Esta última es la que más incide en el Uruguay actual: existe un antes y un después de la última dictadura militar. Se habla de una fractura de la memoria, dicha dictadura dividió a los uruguayos en dos: todos han sentido la dictadura militar de alguna manera, ha sido sufrida por todos, ha incidido, sin duda, en nuestra cultura. Hoy sabemos que Uruguay no es la Suiza de América, es decir, la imagen con la que gustaba ser identificado el uruguayo: un país chico pero sin guerras.
Dicha división de la sociedad está claramente marcada por el tema de los "desaparecidos": se habla de una memoria "fracturada" pues parte de la población omite la época dictatorial, frente a otra que la acepta y trata de vivir con ella; nuevamente, no hay una única identidad uruguaya.

A partir de este breve análisis histórico podemos esbozar un proceso de formación de "identidades uruguayas" que podemos vislumbrar dividido en las siguientes etapas que he denominado de la siguiente manera:



1. **De Génesis:** aportes hispánicos, primeros pasos del Estado uruguayo, extinción del indígena considerado "freno" del progreso; fin de la esclavitud.
2. **Mitológica:** ubicada en la época de las dictaduras militares de fin de siglo pasado, con ellas encontramos el desarrollo de lo "patrio" o de lo "patriótico" (Himno Nacional, otros Himnos, Estandartes Nacionales, etc.); recuperación de la figura de Artigas. En esta etapa, el indígena, visto anteriormente como una traba para el país, ya no es una "amenaza", es considerado en forma "romántica" (por ejemplo, "Tabaré" de Zorrilla de San Martín).
3. **Cosmopolita, s**ituada a comienzos del siglo se extiende hasta mediados de la década del cincuenta: en esta etapa se van consolidando, unificando, los distintos aportes de los grupos migratorios asentados en nuestro país. Se forma la idea de que Uruguay es la "Suiza de América", la idea de un Estado cuya solidez nadie cuestionaría.
4. **Degenerativa,** ubicable en los momentos previos de la dictadura última hasta el retorno a la democracia: se vive una pérdida de valores, el cambio de significación de valores considerados hasta esos momentos inamovibles, sectorización y, finalmente, división de la sociedad uruguaya.
5. **Contemporánea,** la identidad contemporánea no es una sino varias: las distintas identidades se refieren a una pérdida de los modelos referenciales, a la introducción de otros modelos en la música, religión, política, etc.

Cada una de estas etapas no está separada de la anterior, tienen vinculación entre si. Hay, sin embargo, lazos muy fuertes entre la etapa Degenerativa y la Contemporánea, lo cual se debe, y esto a manera de hipótesis, a que el tema de las personas "desaparecidas" no fue subsanado y que recién comienza a corregirse en la actualidad.

LO GEOGRÁFICO

Debemos considerar, finalmente, diversos lugares geográficos: la espacialidad forma parte, también, del desarrollo de un concepto identitario. Si consideráramos la espacialidad, se puede ver como formando parte de diversas identidades, lugares de referencia tales como el "London Paris", el "Conventillo del Medio Mundo", el café "Tupí Namba", el café "Sorocabana", etc. Para los grupos mayores de sesenta años tendrá gran fuerza el "Tupí Namba", pero no para los cuarentones, para ellos el café "Sorocabana" tendrá la fuerza equivalente.

LO SOCIO CULTURAL

La identidad uruguaya tiene una base cultural que dependerá de los siguientes elementos:

- **Grupo Etario:** la población de nuestro país no maneja un mismo concepto de identidad, éste dependerá de la edad (no maneja un mismo referente una persona de 20 años a una de 50), la clase social (sea baja, alta, media, etc.),



la ubicación dentro del país (si es rural o urbana), etc.

- **Objetos:** intervendrán en la construcción de nuestra identidad distintos elementos que forman parte de nuestro quehacer cotidiano, desde el famoso chiclet hasta los championes.
- **Dichos, refraneros**: son frases en los que se trata de arraigar nuestra cultura e identidad: "la garra Charrúa", "la Suiza de América", Montevideo "la tacita del Plata", etc.
- **Mitos:** elementos referenciales que dan seguridad al individuo y que integran posibles identidades, el más importante de todos sería el de "Maracaná" (un grupo de deportistas de un pequeño país le "ganan" a un grupo de deportistas de un país de grandes dimensiones, el encuentro entre David y Goliat).
- **Figuras y contra- figuras:** la identidad se formaría a partir de figuras positivas y negativas, del primer grupo, por ejemplo, la más "fuerte" sería la de José Artigas, pero a este grupo pertenece también Obdulio Várela, cantantes como Alfredo Zitarrosa, o políticos como José Batlle y Ordoñez y Wilson Ferreira Aldunate. El grupo de figuras negativas es prácticamente dominado por los presidentes dictatoriales: Gregorio Álvarez, Aparicio Méndez, etc.
- **Los Hechos:** los sucesos, la identidad de las personas, de los grupos humanos, se construye a partir de hechos que acontecieron en un momento histórico determinado: formará parte de la identidad de una persona mayor a cuarenta años la concentración en el Obelisco de los Constituyentes en el año 1980, pero tendrá una fuerza equivalente para un treintañero el auge del rock uruguayo de 1986 y 1987. Las personas son amoldadas por momentos, hechos, y circunstancias históricas.

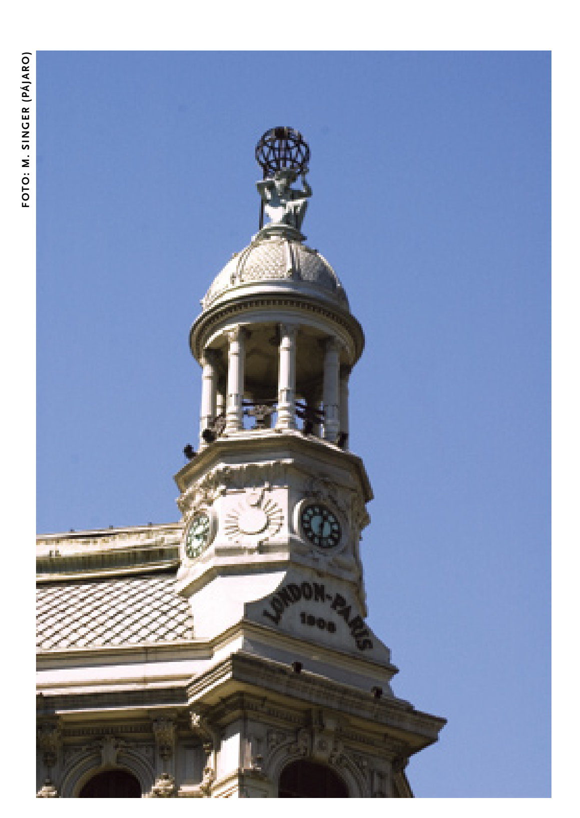


FOTO: M. SINGER (PÁJARO)

La identidad del uruguayo se ha construido a partir de diversas circunstancias (históricas, geográficas, culturales), todas profundamente entrelazadas. Tenemos una segunda pregunta a contestar: ¿habrá una única identidad uruguaya?

Me atrevería a contestar que mientras exista un desfasaje tan grande entre las diversas clases sociales, con una fragmentación de la sociedad que parte de lo económico para terminar afectando lo cultural; mientras exista un sistema educativo que desconozca las distintas realidades de la sociedad, entonces la identidad uruguaya se presentará bajo diversas formas no unificándose.

BIBLIOGRAFÍA

Achugar, H.; Caetano, G.; Migdal, A.; Vinar, M., y otros; **Identidad uruguaya : ¿mito, crisis o afirmación?**; Trilce; Montevideo; 1993 .

Achugar, H.; Demasi, C.; Mirza, R.; Vinar, M.; **Uruguay: cuentas pendientes. Dictadura, memorias y desmemorias**; Trilce; Montevideo; 1995.

Bergero, Adriana J; **Memoria colectiva y políticas de olvido: Argentina y Uruguay, 1970-1990.**

Caetano, Gerardo; RILLA, José; **Historia contemporánea del Uruguay: de la Colonia al Mercosur.**

Carámbula, Antonio: **Uruguay Marginado: voces y reflexiones sobre una realidad oculta.**

Centro de Estudios Uruguayos; **De la democracia a la dictadura 1967-1973.**

Cosse, I.; Markarián, V.; **1975: Año de la Orientalidad: identidad, memoria e historia en una dictadura.**

González de L., M.; **Identidad latinoamericana: aporte a la unidad en la diversidad; mirada social.**

Mazzolini, S.; **Aproximación al análisis de la identidad cultural: inmigrantes en el contexto uruguayo actual.**

Mitjavila, **Identidad social y comunidad: notas acerca de las conexiones entre ambos conceptos.**

Narvaja, Benito R; **Violencia, población e identidad en la colonización de América hispánica.**

Sierra, Gerónimo de; **El Uruguay post-dictadura: Estado, política, actores.**

Vinar, Marcelo; **Fracturas de Memoria: crónicas para una memoria por venir.**

Zemelman, Hugo; Ribeiro, Darcy, y otros; **Cultura y política en América Latina.**

FELISBERTO HERNÁNDEZ
OTRA MANERA DE NARRAR

BEATRIZ CORBELLA DE SIMONET

Una mujer regresa a su ciudad natal después de culminar sus estudios, al volver a su casa evoca recuerdos de la niñez, aflorando fantasmas del pasado. Son detonantes del relato la noticia de la muerte de Felisberto Hernández amigo de su abuelo, a quien también añora hundiéndose en un pozo existencial.





Felisberto Hernández nació en Montevideo en el año 1902, durante su infancia y adolescencia estudió música, recorrió el interior de nuestro país y el litoral argentino dando conciertos y como animador de películas de cine mudo mientras comenzaba a escribir reflexiones y anécdotas con profundidad filosófica.
Es autor de cuentos, relatos y novelas cortas. Tiene una visión muy particular de la realidad, reordenando los elementos de sus cuentos de una forma muy original; dentro de los primeros temas que escribe encontramos los siguientes títulos: **"Libro sin tapas"**, **"La cara de Ana"** y **"La envenenada"**. Más adelante la memoria es el elemento fundamental que elige para estructurar: **"Por los tiempos de Clemente Colling"**, **"El Caballo Perdido"** y **"Tierras de la Memoria"**, en estos relatos podemos apreciar otra voz, otra visión. Mientras que en la última época apela a los sueños, incluye los siguientes relatos: **"Nadie encendía las lámparas"**, **"Las Hortensias"**, **"La casa inundada"**.
Algunos de sus cuentos se desarrollan en Montevideo, ciudad por ese entonces, de grandes caserones donde aún circulaban tranvías tirados por caballos, a otros relatos los ambienta en pueblitos perdidos del interior. Existe en toda su obra cierto matiz de angustia, que va de la realidad a la fantasía, del ensueño a la realidad, en un vaivén donde es difícil que no exista humor. [1]
Según el Dr. Carlos Vaz Ferreira, la cualidad saliente de este escritor uruguayo la constituyen los matices de misterio, psicología y poesía de sus textos, que producen una amalgama que los hacen únicos. La narrativa de su época básicamente obedecía a dos grandes corrientes: el nativismo con Carlos Reyles por un lado y Horacio Quiroga con el cuento breve por otro, pero él estaba dotado de fuerte personalidad y siguió su camino solo. Introduciendo en algunos de sus textos elementos poéticos, se lanzó al rescate de "su" memoria, un ejemplo de lo expresado lo constituye el relato titulado **"Por los Tiempos de Clemente Colling"**. [2] No entra de plano en el tema central, comienza haciendo referencia a los recuerdos, así: *"No sé bien porqué quieren entrar en la historia de Colling ciertos recuerdos. No parece que tuvieran mucho que ver con él", "Por algo que yo no comprendo estos recuerdos sacuden este relato. Y como insisten, he preferido atenderlos".*
La producción literaria de Felisberto Hernández en cuanto a la faceta intuitiva y humana de sus personajes es similar a la del escritor argentino: Jorge Luis Borges,

1 - Felisberto Hernández soñó desde el comienzo con ser reconocido como escritor, tocaba el violín el bajo y era pianista; fue además destacado compositor. {Muchas veces, hasta 1933, lo hizo acompañado de Yamandú Rodríguez, poeta, recitador criollo (1889-1957)}.
2 - Donde evocó su adolescencia y al pianista ciego que fuera su maestro de armonía y composición, que el autor recogió siendo adulto en su casa paterna.





sus relatos enlazan el presente y el pasado con toques de imaginación; otras veces los interrumpe con "asaltos" de la memoria.

En sus textos se pueden apreciar matices de humor, de ironía, llegando en ocasiones a ser mordaz, para mostrarnos los traspiés de las costumbres de época, describe aspectos "no comunes"; se detiene así en seres aparentemente sin importancia y los caracteriza muchas veces con metáforas insólitas; al anciano del cuento El Balcón lo describe de esta forma: *"Debajo de sus ojos azules se veía la carne viva y enrojecida de sus párpados caídos; tenía: "el labio inferior, muy grande y parecido a la baranda de un palco", "la boca se le había estirado como un tajo impresionante; las patas de gallo se le habían quedado prendidas en los ojos llenos de lágrimas..."* Otorga independencia a las partes del cuerpo, *"a veces una boca ríe, o parece que una parte del cuerpo tuviera conciencia". "Apenas nos sentamos... empezaron a entrar en el mantel nuestros pares de manos".*

El comedor, la sala, constituyen el lugar donde objetos inanimados como las tazas, la vajilla los platillos, cobran vida, adquieren actitudes, lo raro y lo normal conviven. *"El Balcón se puso celoso, el balcón no se derrumbó, se cayó"* **(El Balcón)**.

Tiene la virtud de ahondar en "lo secreto". En algunos cuentos habla del amor haciendo gala de cierto candor, de cierta ingenuidad. [3]

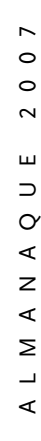
Se refiere también en sus cuentos al erotismo, a su gusto por comer en abundancia, etc. En algunos pasajes denota cierta angustia por tiempos pasados. Es autor de una página estética titulada: **"Explicación Falsa de mis Cuentos",** allí expresa que, *"éstos nacen respetando voces interiores"*.

Busca formas del lenguaje capaces de responder a nuevos significados, aunque ha sido tildado de desordenado en el empleo del mismo, de no cuidar la sintaxis,[4] de adolecer de imperfecciones e inmadurez, motivo por el cual, además, se lo ha calificado de "infantil",[5] siendo ésta quizás una cualidad en Felisberto que se convierte en transgresor de las normas, es impredecible como un niño y no se deja encasillar. Lo interesante de muchos de sus relatos está dado en que los recuer-

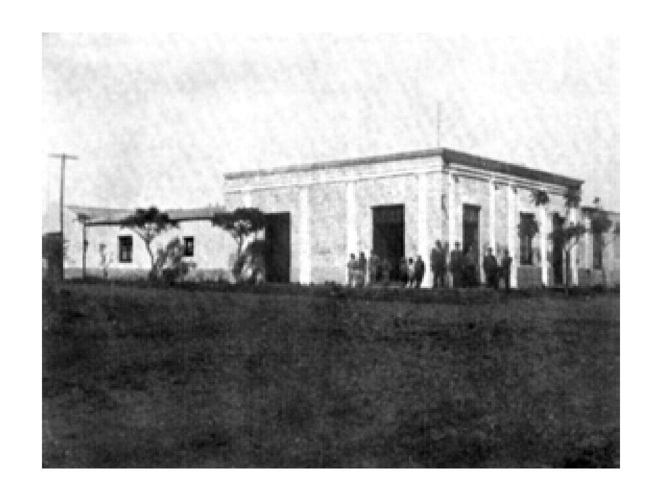
3 - En carta dirigida a su madre, refiriéndose a quien luego sería su esposa (Isabel Guerra), expresaba que no creía que en esa época pudiera existir aún "un sentimiento casi Platónico" eso le ocurría a él.

4 - Emir Rodríguez Monegal.

5 - Juan Carlos Onetti.







dos enlazan el pasado y el presente desviándose de la lógica previsible, tienen una extraña originalidad que penetra en un mundo regido por lo misterioso, lo secreto, imprimiéndoles "una mirada al sesgo" como el mismo expresa:
"En aquel tiempo mi atención se detenía en cosas colocadas al sesgo".
Empleó además recursos lúdicos y juegos de palabras, siendo el cuento una forma de búsqueda, una forma de llegar al conocimiento. Por otro lado un mundo de sensaciones aflora en sus cuentos y nos comunica el universo del autor. Existen en su producción literaria elementos muy originales, por ejemplo en **"El Acomodador"**, los ojos de protagonista emiten extraña luz, "creando" una "atmósfera fantástica".
En **"El caballo perdido"** focaliza la realidad recordada, el barrio infantil, sus árboles, la sala donde le daban lecciones de piano, etc. con desvíos de los relatos hacia temas de la infancia. *"Emplea una figura de la heráldica, como símbolo en esa extraña aventura psíquica".*
En **"Muebles El Canario"**, refiere a un tema muy actual; la sociedad de consumo; al personaje protagónico le inyectan cierta sustancia, que le provoca sensaciones fantásticas,*"oí en mí el canto de un pajarito", "era anormal, como una enfermedad nueva"*. Maniobra preparada, para poder venderle el antídoto, que eliminaría los síntomas de la enfermedad. De esta manera aborda el tema de la propaganda utilizando la sátira.
En **"El Balcón"** efectúa una ubicación temporal-espacial del narrador que es interrumpida por la memoria, se ríe además, de los falsos poetas y presenta elementos surrealistas. Este polifacético escritor, cuya gran originalidad, había sido señalada por el filósofo Dr. Carlos Vaz Ferreira, falleció en el Hospital de Clínicas el 13 de enero de 1964; fue despedido definitivamente con la lectura de una de sus propias páginas: **"Cosas que me gustarían que me pasaran"**.
Su valor literario le fue reconocido por prestigiosos escritores, entre ellos: Cortázar, Italo Calvino, Angel Rama, José Pedro Díaz, Juan Carlos Onetti, Mario Benedetti y conmovió los patrones de la crítica. Fue animador musical de películas de cine mudo y de espectáculos para niños, como **"Caracol, col, col"** representada en Sala Verdi, dio lectura a muchos de sus cuentos en la sala de **"Amigos del arte"**, e inventó además un sistema taquigráfico especial. Su obra fue traducida a varios idiomas y adquirió notoriedad internacional. Se le ha encontrado similitud con Lezama Lima, Proust, Kafka y hasta cierto eco a Pirandello.
Profundizando el estudio de sus textos ha sido incluido en varias corrientes literarias, surrealismo, literatura fantástica, psicoanálisis y otras, aunque lo cierto es que Felisberto Hernández tiene "otra manera de narrar".



FANTASMAS DEL PASADO

El sol proyectaba aquella mañana la silueta recortada del viejo vasco al fondo del pasillo, lo único que rompía su monotonía y lo sacaba del aquel hermetismo en que se había sumido, era cuando me oía subir las escaleras de dos en dos a mi regreso de la escuela, momento en que comenzaban a funcionar nuestros códigos, una sonrisa o un guiño indicaban que la vida transcurría normalmente, luego se sumergía en la lectura del diario. Continuaba así en esa pose estática por largo rato, un movimiento casi imperceptible de sus espesas cejas o una tenue sonrisa constituían la única señal que indicaba que me había visto u oído, sin embargo era enorme la ternura contenida allí adentro.

Una mañana, al llegar lo vi gesticular dando vueltas alrededor de la mesa del comedor, el sol por un instante me pareció más brillante iluminando la escena. Al entrar apenas me sonrió, luego se enfrascó en la columna necrológica, súbitamente como impulsado por una fuerza extraña se levantó, llamó a mi abuela, mientras decía -¡Ha muerto Felisberto! Después volvió a su silla y siguió leyendo el diario. Me quedé quieta, a su lado, casi inmóvil, al cabo de un rato le pregunté -Abuelo ¿Quién era Felisberto?

El me miró por encima de los anteojos y respondió: -Era un músico, un gran compositor a quien yo llevaba por los pueblos cuando venía a dar conciertos;
estuvo aquí hace algunos años, era un señor grande, alto como yo ¿lo recuerdas?
Por un instante me transporté al pasado, recordé una mañana de otoño en que el sol apenas se insinuaba, cuando aquel amigo del abuelo subía las escaleras de la casa familiar. Llevaba un abrigo oscuro, gabardina o impermeable, me pareció entre triste y preocupado, esbozó una tímida sonrisa y pude ver dos ojos marrones con mirada de niño.

-Mi nieta, dijo el abuelo, a ella le gustan mucho los cuentos, se pasa horas enteras leyendo mientras otros niños de su edad juegan al aire libre, es seguro que seguirá una carrera de letras, nos sorprende con sus observaciones y ocurrencias. Hace poco decía que cuando oía crujir los muebles eran fantasmas de poetas que andaban por ahí solicitando atención, le pide entonces a su madre que recite poemas y esto, según ella, los vuelve a su sitio. El escritor bromeó:
-¡A mí me gustan los cuentos de aparecidos!

El viejo vasco casi siempre parco, al encontrarse con su amigo había cambiado de actitud, cuando entraron a la biblioteca pude oír su doble risa.

Al recibir la triste noticia, mi abuela permaneció al lado del anciano, él continuó diciendo -Cuando yo lo llevaba, quería ir en el pescante, e iba inventando historias, fabulaba continuamente, tenía mucha imaginación. Las vueltas del camino, las luces que veíamos a lo lejos, las sombras, los bultos, todo despertaba su instin-

to creativo. Gesticulaba, improvisaba, era loco ¡loquísimo! y seguía contándome historias. Se quedaba en pensiones, en fondas, en casas sencillas y seguía inventando historias. Un día me dijo que ante sus ojos las cosas inertes cobraban vida, los objetos de la mesa, por ejemplo tazas y cucharas, en determinado momento, empezaban a entrar en el mantel, etc. que él quería "atrapar" esa realidad en palabras, en libros, quería ser famoso como escritor, pero tenía que seguir recorriendo pueblos dando conciertos, como encantando serpientes, mientras sus relatos tenían que esperar que hubiera tiempo entre concierto y concierto, para cobrar forma y los objetos de sus cuentos entonces "se echaban a dormir", ese era su espíritu. Todos los temas eran materia adecuada para seguir contando historias, así era, un escritor muy original que tocaba muy bien varios instrumentos musicales. Nos hicimos muy amigos recorriendo infinidad de pueblos perdidos en enormes extensiones de campo ¡perdidos en la memoria!

Por mucho tiempo recordé aquellas palabras, cierta vez, a más de cien años del nacimiento de Felisberto, sentada en el comedor, donde se había encontrado con el abuelo, oí crujir los muebles de la sala, eso me sobresaltó como en aquellos años, no vi nada, el ruido continuaba, entonces tomé un libro de la biblioteca y comencé a leer el poema de su autoría titulado: "La viuda del balcón", fue como por arte de magia, me pareció oír dos risas que se confundían repitiendo la historia de aquella visita, el ruido cesó, inmediatamente pensé que nuevamente los objetos de sus cuentos se habrían echado a dormir.

Ha transcurrido mucho tiempo desde mis diez años, sin embargo el recuerdo perdura aún ¡Cuántas historias de aparecidos, cuánta imaginación por esos caminos habrán disfrutado esos entrañables amigos! ¡Era una diligencia que conducías, viejo Vasco! Por eso llevabas a tu amigo en el pescante, él quería acompañarte fabulando historias, intercambiando cuentos de aparecidos dando vida a los aparadores, a la vajilla, imprimiéndole ironía a los personajes que creaba como para llamar a uno de ellos: "la viuda del balcón".

Hoy al regresar a mi ciudad natal después de haber culminado mi carrera de letras, pasé por aquella casa, al recorrerla me invadió cierta angustia, ya no hay ruidos en el comedor, no encuentro la silueta recortada en el zaguán, subo al pescante del viejo carruaje abandonado, oigo relinchos de caballos, veo luces a lo lejos, son muy tenues, demasiado tenues, camino, camino, camino, bajo, bajo, bajo, las luces se van opacando, no hay paredes, no veo el fondo, bajo, bajo todo es oscuridad.

LA NOVELA POLICIAL, VIGENTE EN URUGUAY Y EN EL MUNDO

LEONEL ESTEVEZ ABOGADO-ESCRITOR

Tan apasionante como adaptada a los tiempos que corren, la narrativa policial continúa seduciendo a innumerables lectores de todas partes. Desde la época del Detection Club hasta nuestros días, nos ha seguido enriqueciendo con nuevas y valiosas páginas.



Género literario venerado por millones de lectores en todo el orbe, la novela policial ha comenzado el nuevo siglo con bríos renovados, seguidores entusiasmados, y la intriga y el ingenio de siempre. Precisar sus orígenes no es una misión sencilla. Lo más natural es pensar que deben necesariamente ubicarse en Occidente, y especialmente en el mundo anglosajón.

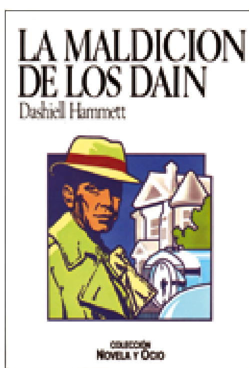
Es cierto que el crecimiento y la gran expansión de la novela policiaca se dieron en las últimas décadas del fermental siglo XIX, sobre todo en la Inglaterra de los tiempos del Imperio Británico, y el género comenzó también a tener en esa época un gran predicamento en los Estados Unidos y en Francia. Se ha dicho incluso que el padre de la novela policial pudo ser Edgard Allan Poe, el famoso autor de Los crímenes de la calle Morgue, que utilizó el método del razonamiento científico para resolver los enigmas, y muchos lo ven como el primer gran novelista policial. Pero hay otra teoría, que desplaza el origen de este género literario del Occidente al Asia, ubicándolo en un manuscrito anónimo chino de principios del siglo XVIII, que trataba de casos resueltos por un Juez llamado Ti. El principal impulsor de esta teoría fue un escritor holandés de apellido Van Gulik, y según este estudioso, el género habría sido introducido en Occidente por personas provenientes de China. Esta posición, sin embargo, no se ha consolidado, y no faltan incluso quienes ubican los verdaderos orígenes mucho más atrás, a partir de algunos relatos griegos y romanos.

Francia es otro país en el que, marcadamente, la novela policial encontró un gran desarrollo, y se pueden mencionar los casos del legendario Fantomas, o parte de la obra del propio Balzac, que fue famoso sin embargo por su obra no policial. En el país galo funcionó muy bien, en su momento, la modalidad del folletín por entregas. Y continuando en Francia hay que señalar que Napoleón impulsó mucho el crecimiento de la policía, creando incluso un ministerio para ella, y de esa actuación policial indudablemente muchos escritores tomaron ideas, ocurriendo luego lo mismo en Inglaterra.

En 1911, por ejemplo, carteles en las calles de París y en el metro de la ciudad anunciaban a un personaje enmascarado, vestido de negro, y esos carteles anunciaban un enigma. ¿Quién era Fantomas? Era una especie de rebelde que desafiaba a la sociedad por medio del delito; Fantomas mostraba lo que podían hacer la ciencia y el progreso cuando caían en manos criminales. Era la autoridad contra Fantomas, y Fantomas era el ladrón más buscado, más sofisticado de su tiempo. Fantomas fue un peldaño importante en la escalera de la novela policiaca, que se modernizaría completamente después de la Segunda Guerra Mundial.

También del país de la Ciudad Luz hay que mencionar a Simenon -aunque haya nacido en Bélgica- y a su Inspector Maigret, y también a Gastón Leroux, el padre del célebre personaje Rouletabille, que comenzó como cronista judicial de un diario parisino. Escribió El Misterio del cuarto amarillo, obra en la que hay un recinto cerrado, dos hombres -un detective y un profesor, que es el padre de la chica que está en problemas- que escuchan gritos, que derriban la única puerta que comunica ese recinto con el exterior, y que encuentran luego a la muchacha malherida e inconsciente, completamente sola. Esto es, sin rastros del agresor, y no se vislumbra una





explicación razonable de cómo pudo escapar el malhechor de ese cuarto cerrado y aislado. Cuatrocientos páginas después de búsquedas inconducentes, se descubre que los gritos eran en realidad solo un recuerdo de la pesadilla de la víctima, y que la agresión había tenido lugar varias horas antes: por lo tanto, toda la investigación hasta ese momento estaba fundada en una base errónea.

Los métodos de investigación de Rouletabille se parecían a los del insuperable Sherlock Holmes, y con esto ya debemos volar a Inglaterra. Pero antes, todavía en Francia, hay que mencionar a otro personaje casi tan famoso como Fantomas, que era Arsenio Lupin, creado de la pluma de un escritor de apellido Leblanc que vivió en la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX.

Lupin, que tenía tendencias delictivas, asumía múltiples identidades: en una de las novelas terminaba en la prisión, y al caer la noche los guardias lo dejaban en la celda, muy atildado y bien vestido. A la mañana siguiente, en cambio, en su lugar se encontraban con un pobre vagabundo desquiciado, en harapos, y la puerta con algún signo de forzamiento incompleto. Los policías soltaban luego al vagabundo, que no era otro que el propio Lupin disfrazado, ya que no había logrado abrir la puerta.

Y ahora sí hablemos de la novela de misterio británica. O incluso de los relatos más cortos incluidos en colecciones, como algunos de los trabajos de Arthur Conan Doyle.

Sherlock Holmes nace de la imaginación de este escritor escocés que llegó a odiar a su personaje, aunque cueste creer esto. Incluso llegó a eliminarlo en uno de su trabajos, El problema final, conjuntamente con el archirrival del detective, que era el oscuro Profesor Moriarty. Pero el reclamo, la indignación y la insistencia de los lectores, que le reprocharon duramente esa decisión, hizo que en el siguiente relato Holmes reviviera, y para eso se aclaró que en la caída de Holmes y Moriarty en el despeñadero, en Suiza, el detective había logrado asirse de unas rocas y salvar su vida.



La obra de Conan Doyle es intemporal. Claro que muchas referencias de ambiente resultan hoy anacrónicas, pero el sentido del relato, o el goce de la resolución del caso, posiblemente no envejezcan nunca.

Estudio en Escarlata, Escándalo en Bohemia, y especialmente El Mastín de los Baskerville, son obras importantes dentro de la producción de Conan Doyle.

De la narrativa de las islas británicas hay también que mencionar a Chesterton, creador del Padre Brown, y a otros escritores como Dorothy Sayers, Edgar Wallace o Wilkie Collins. Y a partir de 1920, año en que se publica su primera novela, por supuesto, a la inolvidable Agatha Christie. La gran dama del misterio escribió decenas de novelas, muchas de ellas timoneadas por sus personajes estrella, el

inefable Hércules Poirot o la entrañable señorita Marple. La obra de Christie es vastamente conocida, y ha sido en gran parte trasladada al cine o la televisión. Resultan memorables las interpretaciones de Peter Ustinov como Poirot, o la de la actriz Joan Hickson como Jane Marple. Actualmente y con producción de la BBC se puede ver esporádicamente en el cable un nuevo ciclo de historias con el personaje de Miss Marple, ahora protagonizado -y con mucho acierto- por la actriz Geraldine Mac Ewan.

Los Estados Unidos, por su parte, serán el gran escenario de la denominada Serie Negra, con autores de la talla de Dashiell Hammett (El Halcón Maltés, La Maldición de los Dain), Raymond Chandler (son recordadas las características de su detective Marlowe) o Mickey Spillane (su detective era el arriesgado Mike Hammer). Prosa acerada y sólidos procesos deductivos se entremezclaban, en esta mítica serie, con las inquietudes sociales, los ambientes urbanos y el perfil más psicológico de los personajes.

En la novela negra, el detective se lanza de lleno a los hechos, se deja llevar por los acontecimientos y muchas veces su investigación provoca nuevos crímenes. Es la novela dura, la típica serie noir.

El Río de la Plata no ha sido tampoco ajeno al desarrollo de la novela policial...

En los mejores recuerdos de la galería literaria se ubica la célebre colección El Séptimo Círculo, dirigida por los consagrados Jorge Luis Borges y Adolfo Bioy Casares, que hizo las delicias del público especializado. Se trató de una colección que estuvo integrada mayoritariamente por los autores más destacados del género, y en ella aparecieron títulos tales como El Cartero llama dos veces, de James Cain, o El Escalofrío, de Ross Mac Donald. Por decisión de los directores o por cuestiones editoriales, en cambio, no aparecieron en la colección algunos autores también notorios, como Ellery Queen o William Irish.

Pero también estas comarcas tuvieron creadores propios que supieron afianzar el género: los propios Borges y Bioy unieron esfuerzos y, con el seudónimo de Bustos Domecq, publicaron interesantes relatos policiales. Otros autores también de gran prestigio, como el argentino Roberto Arlt o el uruguayo -y universal y enorme- Juan Carlos Onetti, tuvieron sus momentos de acercamiento al género.

En 1993, un grupo de escritores uruguayos que se encontraba integrado, entre otros, por Mario Benedetti y Omar Prego, escribió La muerte hace buena letra, obra colectiva en la que cada uno de los distintos autores tuvo a su cargo la redacción de dos capítulos, en dos vueltas y por orden alfabético, en una novela en la que la historia avanzaba a partir de los elementos del capítulo anterior, de forma tal que cada autor que recobraba los hilos del relato, debía lidiar con la problemática planteada antes por sus colegas. Un ejercicio interesante, que tuvo su antecedente en la también colectiva El Almirante flotante, escrita por miembros del Detection Club de Londres.

Hoy, autores contemporáneos como la británica P.D. James, la israelí Batya Gur o el griego Petros Markaris, entre otros, continúan produciendo atrapantes novelas que contribuyen a mantener la absoluta vigencia de este apreciado género literario, con seguidores en todos los rincones del planeta.

Salud, novela policial: a celebrar ese puro juego intelectual entre el autor y el lector.



ENTRE CRÍMENES Y LEYENDAS
LA OBRA DEL PAYADOR JUAN PEDRO LÓPEZ

MARTÍN BENTANCOR

Olvidada por la historia literaria uruguaya, la obra del payador Juan Pedro López constituye un referente de la tradición nacional. Madres enloquecidas, casas encantadas, crímenes pasionales y complejas historias de amor pueblan el universo de este payador, un universo tan personal como fascinante.



Dentro de la tradición nacional, el payador está directamente asociado al desarrollo histórico del país. Desde Bartolomé Hidalgo y Joaquín Lenzina "Ansina", acompañando la gesta de José Artigas, hasta los actuales representantes del arte de improvisar, el payador forma parte de lo que constituye a Uruguay como nación. El payador canario Juan Pedro López es una figura atípica dentro de esa tradición: considerado "El payador de leyenda", sus obras escritas reflejan un mundo oscuro y personal, con un estilo propio que lo acerca más al estilo de un escritor que al de un hombre que se ganaba la vida improvisando versos.



LA VIDA

Juan Pedro López nació el 15 de agosto de 1885 en la localidad de Etchevarría, departamento de Canelones. Junto a sus ocho hermanas debió padecer una infancia pobre y dolorosa (intensificada con la temprana muerte de sus padres), teniendo que sobrellevar los más variados trabajos para sustentarse. Siendo muy joven aún se trasladó a Montevideo donde comenzó a trabajar en un saladero y, posteriormente, en el Puerto. La dura y agotadora labor no le impidió interesarse por dos actividades aparentemente contradictorias: el boxeo y el canto. Como lo primero, llegó a perfeccionarse en una academia e, incluso, viajar a Buenos Aires para competir. Pero lo que verdaderamente lo obligó a superarse y trascender sus orígenes humildes fue la posibilidad de cantar.

En un viaje a Buenos Aires, el joven Juan Pedro López conoció al mítico payador argentino Gabino Ezeiza quien se convirtió en una suerte de padrino artístico, motivándolo a desarrollar su arte y permitiéndole actuar junto a él. Poco a poco, el nombre de Juan Pedro López se convirtió en un nombre familiar en el ambiente artístico de Buenos Aires y Montevideo. Pronto a cumplir treinta años, López descubre que sus composiciones cuentan con el apoyo popular y, algunas de ellas, son interpretadas por otros artistas del medio. Amigo de personalidades como Agustín Magaldi y Carlos Gardel (quien grabara su composición China hereje), López adquirió un aura de leyenda, intensificada por su carácter sobrio y sencillo. Como compositor dejó una gran cantidad de obras que trascendieron el ambiente payadoril y el ámbito propio de la canción popular, internándose en otras esferas de la creación. Acompañado siempre por su guitarra, Juan Pedro López se dedicó a recorrer los más variados escenarios, ejerciendo el arte de la payada a contrapunto con otros oponentes o interpretando sus propias obras ante los más variados auditorios. Poco a poco, esa labor agotadora, que lo obligaba a hacer acto de presencia en varios lugares en muy poco tiempo, fue debilitando su salud. En 1944, con poco dinero y desobedeciendo las órdenes de su médico, López comenzó a recorrer los tablados de Carnaval improvisando con su guitarra. Fue ese hecho el que contribuyó al agravamiento de su enfermedad cardíaca que lo llevaría a la muerte, el 25 de enero de 1945.



Más allá de los datos biográficos que constituyen su existencia, Juan Pedro López debe ser recordado como un artista que elevó a la figura del payador dotándolo de prestigio en su campo y en su poética. Es en su obra donde debe leerse su aporte al arte de la payada en particular, y a las letras uruguayas en general.



López en los comienzos de su carrera, cuando residía en Buenos Aires (1912).

LA OBRA

Una de las composiciones más difundidas de Juan Pedro López es Quemá esas cartas, un vals criollo con música de Alberto Cosentino, que fue grabado, en su momento, por artistas como Juan D´Arienzo y que forma parte del repertorio de actuales folcloristas uruguayos y argentinos. Pero hay una vertiente en la obra de López que merece un análisis particular por la profundidad de su concepción. Se trata de aquellas composiciones que desarrollan argumentos de carácter típicamente cinematográfico convirtiendo al autor en una suerte de guionista o novelista. Tal es el caso de La leyenda del Mojón, extensa composición de dieciocho estrofas que narra los detalles de un crimen ocurrido en la estancia del título y que constituye una de las mejores obras del autor. La leyenda del mojón fue llevada al cine por la productora Prince de Rosario (Argentina), contribuyendo a difundir la trama de la historia. El inicio de la obra forma parte del imaginario colectivo a lo largo de la campaña uruguaya y, aun hoy, en fogones y reuniones (preferentemente en días lluviosos), alguien junto al fuego puede decir:

"Llovía torrencialmente
y en la estancia del Mojón
como adorando al fogón
estaba toda la gente;
dijo un viejo de repente
–Les voy a contar un cuento,
áura que el agua y el viento
train a la memoria mía
cosas que nadie sabía
y que yo diré al momento."

Y lo que el viejo –auténtico protagonista de la historia– cuenta es la historia de un crimen pasional que ha permanecido oculto y cuya resolución se planteará ante el mismo auditorio que lo escucha.



En La venganza de Tolosa, López narra otro drama pasional: la muerte del hombre que deshonró a la hermana de Juan Tolosa a manos de éste. La muerte de Simón, a quien Tolosa ha seguido durante mucho tiempo, restablece el orden y, sobre el final, el autor plantea una suerte de moral que justifica la venganza:

"... Esta tremenda lección,
esta venganza grandiosa
sería muy provechosa
si en cada hogar deshonrado,
cayera sobre el malvado
un hombre como Tolosa."

Las historias de carácter amoroso (siempre envueltas en la tragedia) fueron desarrolladas por Juan Pedro López en varias de sus obras. En Julián el maula, el domador de la estancia "La Fontana" decide terminar con su pasado cobarde y conquistar a la hija del patrón a través de un gesto heroico hasta lo absurdo: domar un potro con los ojos vendados. En El rebenque fatal (interpretada por Ignacio Corsini y Edmundo Rivero, entre otros), son los celos los que se apoderan del narrador que descubre, en el "ranchito de mi china", un rebenque que no le pertenece y que delata la presencia de otro hombre. Furioso ante el descubrimiento, y a punto de acabar con la vida de la mujer, el hombre decide perdonarla y alejarse.
Los aspectos sobrenaturales, asociados al miedo y la locura, también fueron desarrollados en varias obras de Juan Pedro López. En La casa encantada, cierto heroísmo lleva a los hombres a internarse en una tenebrosa casa a la que la leyenda adjudica un largo pasado de crímenes. Lo que encuentran en su interior es algo tan horroroso que provoca la locura o la muerte. En La madre loca el asunto es desolador, además de tenebroso: una mujer acuna un muñeco de aserrín cantándole una nana, tras perder a su pequeño hijo por la explosión de una bomba arrojada desde un avión. La crudeza y el dolor expresado en el texto hacía que parte del auditorio que escuchaba la canción se largara a llorar o se retirara, imposibilitado de seguir escuchando versos como éstos:

"Duérmase mi hijo querido,
arrulla la madre loca,
y mil besos de su boca
sobre la cuna han caído.
Duérmase que yo lo cuido,
mi Dios, mi Rey, mi Monada.
Y así en su mente extraviada
sigue cantando y sonriendo;
cree que el niño está durmiendo
pero en la cuna no hay nada."

La riqueza temática y el cuidado uso del lenguaje en los textos del payador Juan Pedro López hicieron de su obra un sello distintivo que trascendió fronteras y cosechó adeptos en todo el mundo. Su nombre forma parte de la plana mayor del arte payadoril del siglo XX, constituyéndose en una figura gloriosa y, justo es decirlo, bastante olvidada del pasado artístico del país.



LA IMPORTANCIA DE LEER

MARIANA ERRANDONEA

Estimular la lectura desde la más temprana edad, puede ser fundamental en la vida de nuestros hijos, sin mucho esfuerzo estaremos proporcionándoles una herramienta de primera necesidad.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Una queja frecuente de los padres se refiere a la falta de interés de nuestros hijos por la lectura. Si bien estamos en épocas donde la imagen capta la atención de los niños, y dentro de las imágenes la televisión, es muy importante que acerquemos al niño a la lectura, pues será a partir de este hábito su respuesta al estudio. Difícilmente, un niño o un adolescente que rechace la lectura, se pueda relacionar adecuadamente con sus libros de texto.
En una entrevista que le realizara Ana Inés Larre Borges, al escritor y profesor francés Daniel Pennac (Brecha 20-5-05), éste manifiesta: "el verbo leer no soporta el imperativo", y luego se extiende en la explicación de que, ordenarle a un niño que lea puede resultar en que se duerma o que se escape de la actividad. Y esto lo hemos experimentado todos cuando intentamos que nuestros hijos lean sus lecciones o a veces cuando bajan de internet información, pues de nada vale que la lleven a la escuela o al liceo sin haberla leído.
Pero si vamos a las causas de la falta de interés por la lectura, podemos encontrar muy variadas, familias en las que la lectura no ha sido hábito de ninguno de sus integrantes, el estímulo constante hacia los juegos, muchas horas delante de la televisión y ahora se agrega la computadora entre otros.
Pero también a veces se da que en familias donde se estimula la lectura, encontramos niños reacios a practicarla.
Si partimos de la base que los primeros contactos del niño con el libro son a través de sus padres, hermanos, abuelos, quienes primero les mostramos los dibujos y luego les leemos los cuentos, lo vamos llevando a un mundo de cuentos y fantasías en el que prontamente el niño se integra, a veces como oyente pasivo, que disfruta y quizás pregunta, pero que va incorporando a su intelecto una serie de conceptos de manera imperceptible por momentos, pero asume que el bien triunfa sobre el mal (casi siempre eso sucede en los cuentos), los peligros y los placeres del mundo y las relaciones con la sociedad. Desde muy chiquitos disfrutan de esos momentos, quizás antes de dormir, que un adulto les dedica para escuchar una lectura y a la vez disfrutar con las ilustraciones del libro si los hacemos participar. Rápidamente los padres iremos descubriendo sus gustos literarios, que pueden ir variando a través de los años, pero con los cuales debemos guiarnos para elegir los cuentos que hemos de compartir con ellos y más adelante los libros que pondremos en sus manos.
Poner un poco de actuación a la hora de leer, haciendo tonalidades y voces diferentes acordes al texto, pueden resultar más atractivos al niño. Con el tiempo iremos viendo que esos momentos compartidos pueden ser tan disfrutables para el chico como para el adulto y se transforman en un momento íntimo, divertido y pleno, donde el intercambio es una de las primeras expresiones de comunicación oral.
Llegada la etapa escolar, será el maestro quien se sume como promotor de la lectura, al estimular a los niños ya sea investigando temas a través de libros, o proporcionado momentos de lectura de ficción que luego podrá ser recreada por los alumnos en actividades teatrales o dibujos.
Es probable que sea en la etapa escolar donde se planteen las primeras lecturas de investigación, a veces por iniciativa del maestro, y otras por curiosidad del



FOTO: M. SINGER (PÁJARO)

niño. Y aquí es donde padres y maestros debemos estar atentos, pues por más disparatado que sea el tema que al niño le intrigue, está en nosotros aprovechar el momento para inducirlo a leer sobre ese tema y ayudarlos en la tarea de búsqueda y lectura. Me atrevo a decir que todos los temas tienen algún libro que los trata. Seguramente si la inquietud se mantiene, debamos seguir consiguiendo materiales que profundicen sus conocimientos y por qué no, también los nuestros. Compartiendo el interés estrechamos la relación.

También hay que darles el espacio y la posibilidad de la exploración solitaria del libro, ello les servirá para aprender a manipularlos y hacer sus propias deducciones. Sus primeros pasos como lector autónomo son muy importantes, pues éstos deben estar relacionados a un momento de placer personal.

Pero aún teniendo en cuenta estas bases, podremos encontrar niños o niñas muy propensos al juego o a la actividad manual o al deporte. Será por ese lado que tendremos que estimular su potencial lector, proporcionarles libros sobre sus juegos favoritos, sobre la manualidad de su gusto o sobre el deporte que practica, puede ser un buen comienzo.

Muchas veces los padres nos consideramos guías de las lecturas de nuestros hijos, pero es muy importante atender a los gustos de los hijos. Con frecuencia, los criterios de selección no concuerden con los nuestros, y esto forma parte de las diferencias personales razonables entre padres e hijos. Mi experiencia de trabajo en librería me ha dado la posibilidad de ver chicos que salen “frustrados”, pues si bien se llevan un libro, no es el que eligieron sino el que el adulto que los acompaña les eligió. Muy posiblemente ese libro quede sin leer y quizá si hubiera



leído un libro de terror o uno de chistes o cualquier otro para el que esté motivado y que quizás no sea lo que nosotros, como adultos le hubiéramos proporcionado. Pero es en esos momentos en los que debemos demostrar nuestro interés en acercarlos a la lectura para que una vez que le encuentren el gusto, ahí sí, irlos introduciendo en lecturas y autores que amplíen su conocimiento.

Pero creo que algo a tener en cuenta siempre, es el respeto al gusto del otro. Como en la música o en el cine o en la pintura, lo que es agradable y bueno para unos, no necesariamente lo es para los demás. Pintores extraordinarios pueden haber muchos, pero no todos le llegan a la sensibilidad de todos; seguramente algún genio de la pintura no mueva mi sensibilidad y no por eso dejaría de ser una celebridad en su arte.

En literatura sucede lo mismo y no podemos pretender que nuestros hijos disfruten los mismos cuentos infantiles que "disfrutábamos" nosotros. En lo personal, "Hansel y Gretel" siempre me resultó un cuento sumamente cruel, pues ni siquiera la maldad de la bruja podría justificar que los niños la introdujeran dentro del horno encendido. Podrá aducirse que en defensa propia, pero a este tipo de cuentos me refiero cuando hablo de lo que disfrutaban las generaciones anteriores.

Hoy leo cuentos como "Olegario", "Felipe", "Malú" o "Babú" y pienso que estas generaciones de niños tienen la suerte de poder disfrutar de un montón de excelentes escritores nacionales que ahora sí, con propiedad, son una experiencia literaria preciosa también para adultos (los leo como parte de mi trabajo, pero además es un placer hacerlo). Por eso lo importante es que los adultos transmitamos nuestras opiniones en materia de libros a modo de orientación, pero siempre respetando la libertad de elección del menor, de manera que junto a su personalidad se vaya consolidando su gusto literario.

Lo importante es que seamos conscientes que una buena relación entre el niño y el libro seguramente va a ser muy importante en su vida como estudiante y/o profesional. Casi es incompatible un buen estudiante con alguien que rechaza la lectura.

Entonces manos a la obra. Seguramente si logramos que nuestros hijos descubran el placer de la lectura, sean lectores toda su vida y probablemente saquen mejor provecho en sus estudios.

Para finalizar, cito de la misma entrevista que menciono al principio al profesor Daniel Pennac una frase que resume todo lo dicho: *"Es un momento sagrado, aquel en el que la madre o el padre van a leerle al niño o niña antes de dormir. ...Cuando se lee un cuento a un niño, el niño vive la aventura de ese cuento como un acto de amor maternal o paternal que redunda en amor al texto. Es algo muy extraño y muy hermoso."*



RELACIONES PELIGROSAS: ARAÑAS Y ABEJAS

CARMEN VIERA DRA. EN CIENCIAS

MARÍA JOSÉ ALBO LIC. EN CIENCIAS BIOLÓGICAS

SOLEDAD GHIONE LIC. EN CIENCIAS BIOLÓGICAS

Las praderas son ambientes propicios para la instalación de apiarios, pero también para que vivan las arañas. La gran mayoría de las arañas no incluyen a las abejas en su dieta, pero algunas pocas sí. Afortunadamente el impacto no es muy grande y la manera de impedir el daño no afecta la valiosa pureza de la miel.

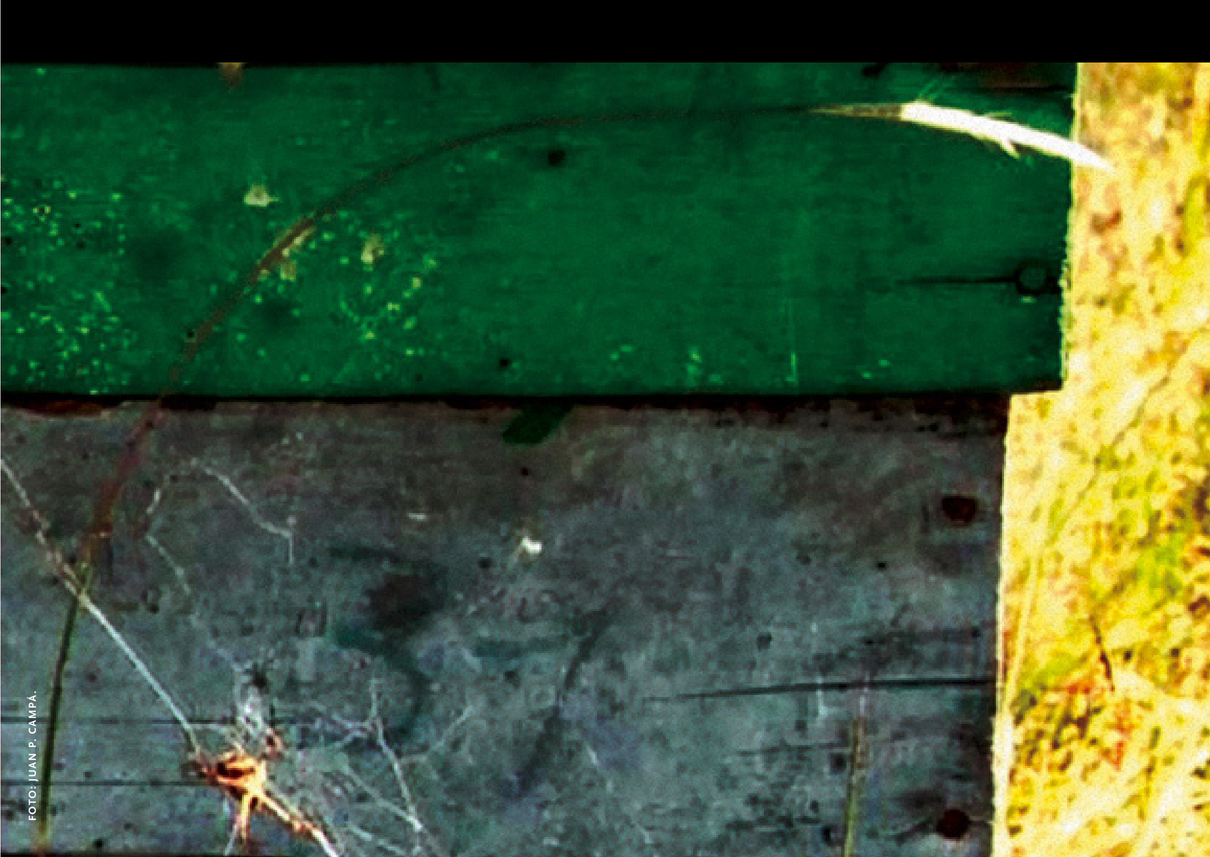


FOTO: JUAN P. CAMPÁ.

FOTO: JON SULLIVAN

LAS ABEJAS

Desde chicos en la escuela nos enseñan que la abeja es el animal trabajador por excelencia, símbolo que la maestra lleva en su anillo. Pero las abejas no sólo son famosas por ello, sus complejas relaciones sociales han sido intensamente estudiadas a nivel científico -le valió un premio Nobel al investigador Karl von Frisch- así como su papel de agente polinizador que resulta fundamental para la reproducción de muchas plantas con flores.



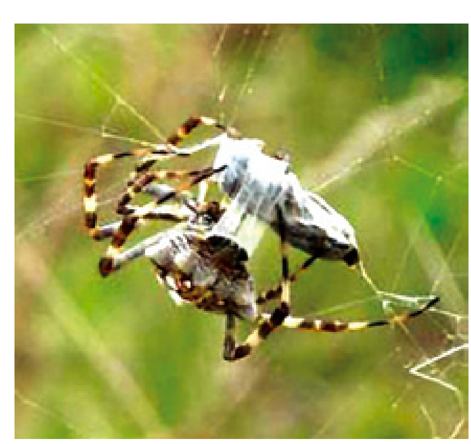
Metepeira gressa (Araneidae) comiendo una hormiga cortadora *Acromyrmex sp. (Hymenoptera).*

LAS ARAÑAS

Mientras, las pobres arañas llevan las de perder con la maestra, y no sólo con ella... Por lo general les tenemos miedo y si podemos les damos un buen pisotón! Sin embargo, la gran mayoría de las arañas no son peligrosas para el hombre,

Argiope argentata. Se ve la tela translúcida y el estabilimento continuando las patas dispuestas en cruz.

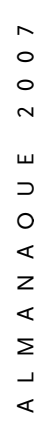
por el contrario resultan excelentes pesticidas naturales, alimentándose de insectos que pueden resultar perjudiciales.



Argiope argentata envolviendo a su presa.

Se conocen muchos enemigos de las abejas (enfermedades, parásitos) que perjudican el funcionamiento de la colonia y por si fuera poco, algunos productores manifestaron su inquietud frente a la presencia de arañas en apiarios y zonas cercanas. Nos interesó conocer las arañas que conviven con las abejas y pueden alimentarse de ellas.

Los ambientes apícolas más utilizados en el Uruguay son las praderas naturales (90 % del país) donde habitan varias familias de arañas. Encontramos que las arañas más frecuentes en las zonas cercanas al apiario fueron las constructoras de telas geométricas. También se encontraron los *saltícidos* (arañas saltadoras con excelente visión) que viven en tallos y hojas; los *teridios* que construyen telas irregulares tridimensionales y que incluyen a las poco conocidas arañas sociales; *licósidos* que construyen telas en forma de embudo, en la





Argiope argentata con 5 abejas capturadas en la tela.



Las arañas no son picadas, las aracnólogas sí.

base de los caraguatá, y los tomísidos o arañas “cangrejo” que viven camufladas en las flores. La mayoría de las arañas encontradas fueron pequeñas, por lo que difícilmente incluyan abejas en su dieta. Sin embargo, se encontraron arañas más grandes (*Araneidae y Thomisidae*) comiendo abejas. Bajo las tapas, otras arañas aprovechan el microclima de los cajones para mantener sus sacos con huevos y también podrían comer abejas.

LA ARAÑA PLATEADA

La araña más frecuente en los apiarios fue *Argiope argentata,* que puede tejer su red en pastos altos, hierbas y arbustos, así como en ramas bajas de árboles, de cuyas flores se alimentan las abejas.
Las arañas poseen además en la red una banda de tela en zigzag (el estabilimento) que diverge del centro y se continúa con las patas en cruz, lo que impide la visualización de la araña por parte de predadores y posibles presas.

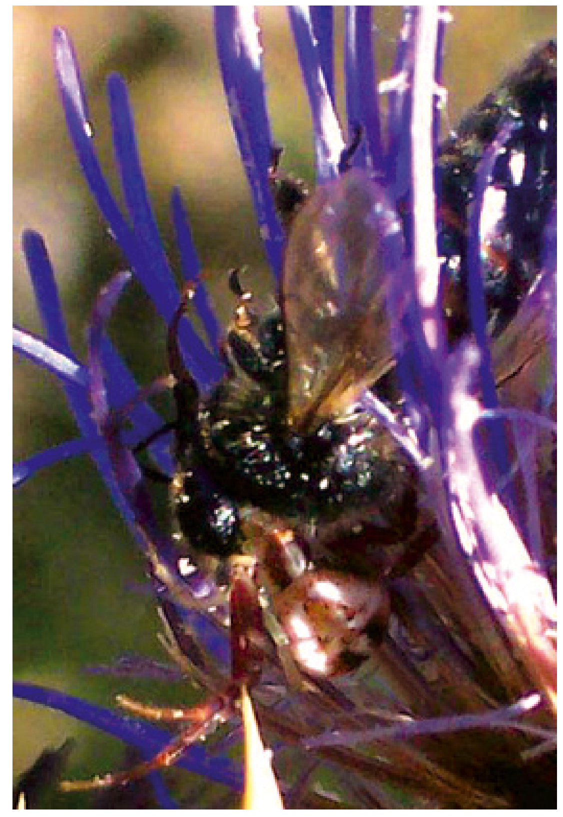
Las abejas, pese a sus eficaces herramientas defensivas (mandíbulas, veneno en el aguijón) son retenidas en las telas translúcidas e inmovilizadas por la araña. La captura consiste en tirar seda para envolverla e inmovilizarla y luego inyectar la ponzoña. El envolvimiento es una táctica predadora más segura para la araña, ya que es “a distancia”. En experiencias de captura en el laboratorio las hembras adultas fueron capaces de retener hasta seis abejas simultáneamente, coincidiendo con observaciones a campo.

LA MIEL AMARGA

Se encontraron arañas que comparten el hábitat con las abejas, pero que no se alimentarían de ellas, y otras que incluirían abejas ocasionalmente en su dieta. Estas últimas son arañas grandes, con buena visión como los *saltícidos*, adaptados a vivir en las flores como los *tomísidos*, o los *araneidos* de tela geométrica



que pueden interceptar presas grandes o peligrosas, sin llegar a especializarse en este tipo de presa.



Araña mimética *Thomisidae* comiendo una abeja.

En conclusión, la gran mayoría de las arañas encontradas en apiarios no resultarían perjudiciales para la producción de las colmenas, debido a que son de pequeño tamaño y el capturar una presa peligrosa y grande tendría un costo muy alto. Pese a la potencial importancia predadora de las arañas no se justifica en caso alguno el uso de pesticidas para evitarlas, porque las arañas son predadores generalistas que actúan como insecticidas naturales, que no contaminan ni perjudican la calidad de la miel, librándola de posibles competidores o predadores. Para la tranquilidad de los apicultores, el mantener los pastos cortos en las zonas cercanas a los apiarios, dificultaría la presencia de arañas potencialmente predadoras de abejas. Evitando los aditivos resultantes del uso de pesticidas preservaremos el dulce sabor natural y las propiedades de la miel.

AGRADECIMIENTOS

Al Sr. Homero Toscano, Director Nacional de Apicultura y del Instituto Veterinario “Miguel Rubino”; a Juan P. Campá por su apoyo y la foto de la portada del artículo. A la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC) de la Universidad de la República, por su apoyo financiero.

BIBLIOGRAFÍA

Levi, H.W. & Levi, L.R. 1993, **Arácnidos y otros artrópodos.** Ed Trillas S.A. de C.V. México. 165 pp.

Ghione, S., Costa, F.G. Viera, C. 2005, **Un vecino indeseado: la araña Argiope argentata.** Colmenares, (4): 31-34.

von Frisch, K. 1976, **La vida de las abejas.** Ed. Labor S.A. Barcelona. 237 pp.

Viera, C. 1987, **Arañas de tela del Uruguay: Argiope argentata (Araneae, Araneidae).** Alerta a la vida (CIPFE), Montevideo. 43/44:17-18.

Viera, C. 1998, **Cazadoras que usan trampas para cazar: las arañas de tela.** Posdata: 65-67.

MAMÍFEROS SUBTERRÁNEOS DEL URUGUAY, ROEDORES DEL GÉNERO *CTENOMYS* (TUCU-TUCUS)

PROF. ALFONSO PERENDONES PASEYRO EGRESADO DEL IPA

Los mamíferos son considerados seres vivos con una amplia capacidad de adaptación, lo cual les ha permitido colonizar diversos ambientes. En nuestro país existen mamíferos con la capacidad de construir cuevas como forma estratégica de vida, distribuyéndose desde el nivel del mar hasta grandes altitudes.



FOTO: MARIANA COSSE.

Los mamíferos se caracterizan por tener desde siempre una amplia radiación adaptativa que les ha permitido colonizar prácticamente todos los ambientes, siendo la construcción de cuevas una estrategia típica. Se pueden diferenciar dos modalidades en la utilización de éstas: la que realizan los mamíferos fosoriales y la de los mamíferos subterráneos. Los primeros construyen cuevas que utilizan en forma estacional o permanente como refugios climáticos, nidos de descanso o sitios de acopio de alimentos. Los mamíferos subterráneos contrastan con los anteriores, ya que se han adaptado a un modo de vida de tipo hipogeo (bajo tierra), permaneciendo la mayor parte de su existencia en nidos y galerías subterráneas, en los que desarrollan casi todas sus actividades vitales: emergiendo sólo ocasionalmente y durante breves lapsos (Dubost. 1968; Mc Nab, 1979).
Los roedores del género *Ctenomys* ("tucu-tucus"), son autóctonos del centro-sur de Sudamérica (entre los 17° y 54° de Latitud del Sur), son denominados así haciendo referencia al sonido que producen al comunicarse.
Pertenecen a un grupo de roedores que se caracteriza por vivir en cuevas subterráneas, generalmente de manera solitaria. Es un género muy politípico, existiendo más de 50 especies descriptas en la actualidad en todo el continente Sudamericano, las que presentan diferentes variantes en diversos aspectos de su biología: estructura social, modalidad excavatoria, tiempo de forrajeo fuera de las galerías, etc. (Altuna y col. 1993).



Estas especies viven en los más variados terrenos, desde el nivel del mar, hasta grandes altitudes que alcanzan los 4000 m de altura *(Reig et al., 1990)*, desde zonas costeras y semiáridas hasta lugares con mucha vegetación, donde también se los conoce con otros nombres vulgares como coruro, tunduque, ocultos o tuco-tuco.

La fragmentación de hábitats naturales por acción del ser humano es un factor de riesgo creciente para la conservación de poblaciones animales y el género Ctenomys no ha podido escapar a este problema (Atmar-Patterson, 1993).
En Uruguay hasta 1970 las poblaciones de "tucu-tucus" eran consideradas como pertenecientes a una única especie *C. torquatus*.

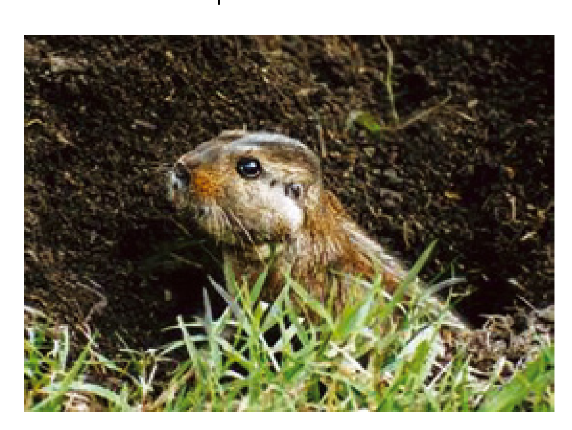
Actualmente se han descrito tres especies del género *Ctenomys*:

1. *C. torquatus* (Lichtenstein, 1830): su distribución es al norte del país, principalmente en los departamentos de Salto y Tacuarembó.
2. *C. rionegrensis* (Langguth y Abella, 1970): se caracteriza por poseer un área de distribución restringida al departamento de Río Negro.
3. *C. pearsoni* (Lessa y Langguth, 1983): distribuido en los departamentos de Soriano, Colonia y San José.

FOTO: MARIANA COSSE.

Al sur del Uruguay (Departamentos de Montevideo, Canelones, Maldonado y Rocha) existe una población actualmente agrupadas dentro del "complejo *Ctenomys pearsoni*" (D´Elía, 1992).

Este gran poder de colonizar distintos ambientes se debe a que, pasan el mayor tiempo de sus vidas dentro de sistemas de galerías que construyen. Dichas galerías permanecen normalmente cerradas y se comunican con el exterior por un número variable de bocas, de 5 a 13 por sistemas de galerías. (Altuna 1983).

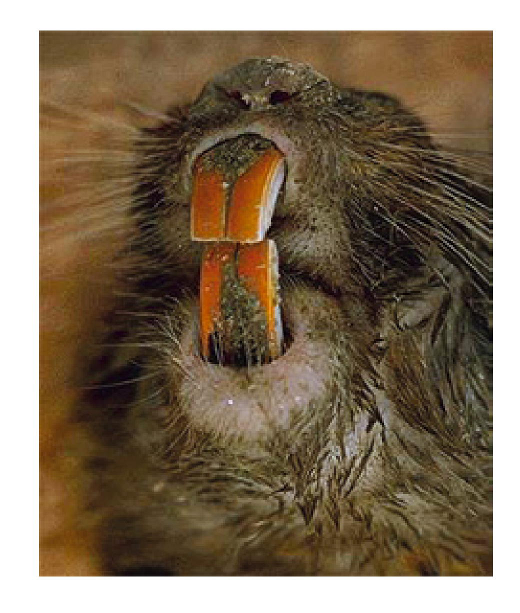


Estas bocas pueden o bien ser simples orificios circulares cuyo diámetro oscila entre los 70 y 130 mm, o bien bocas asociadas a montículos de arena que se van formando por la actividad del "tucu-tucu" a medida que aporta arena removida hacia el exterior durante la excavación.

La estructura básica de los sistemas es una galería principal con un número variable de túneles secundarios que dan acceso a fondos de saco o al nido o bien hacia el exterior, permaneciendo la mayor parte del día obstruidas dichas bocas por tapones de arena y materiales removidos del suelo que son fácilmente reconocidas ya que aparecen como "pequeños montículos" de unos 40 cm de diámetro. (Altuna 1983). Los sistemas de túneles del género *Ctenomys* en Uruguay son de ocupación individual registrándose la convivencia de parejas macho-hembra

FOTO: MARIANA COSSE.

solamente durante el período reproductor y de hembras con crías lactantes en meses posteriores al parto (Altuna, 1983).



Haciendo referencia a su preferencia alimentaria los “tucu-tucus” son roedores herbívoros, el animal no ingiere agua libre en su hábitat natural, la principal fuente de agua la constituyen los tallos aéreos y subterráneos de las gramíneas; se han observado salidas al exterior de *C.pearsoni* (Tassino, 1999) principalmente para cortar vegetales que trasladan hacia el interior de las cuevas (donde lo consumen), no alejándose más de 1m de las bocas, regresando a las mismas en locomoción retrógrada (hacia atrás), representa otro comportamiento que quizá esté minimizando los riesgos de depredación (Altuna y col. 1999). El comportamiento reproductor en este género tiene como principal característica el hecho de que las hembras gestan en su primer año de vida, los machos menores de un año no pueden reproducirse, debido posiblemente a distintos factores como ser la agresividad de las hembras hacia éstos, pudiendo en este caso inhibir el cortejo, su menor tamaño que impide cortejar eficientemente (Tassino, B). Las hembras nunca llegan a parir más de tres crías (Malizia-Busch, 1991). En el interior de las cuevas ocurre

FOTO: MARIANA COSSE.

el cortejo y la cópula. (Altuna et al., 1991). La posibilidad de criar en cautiverio y reimplantar las crías en pequeñas áreas es una posibilidad para incrementar la población en zonas en donde se vea amenazada la supervivencia de este género. En el caso de Uruguay la protección de los médanos naturales en la costa del Río de la Plata y el Océano Atlántico, bastaría para preservar la existencia de estos roedores.

Se observan ejemplares del género *Ctenomys pearsoni* del Uruguay.
(Fotografías gentileza Laboratorio de Evolución Facultad de Ciencias, a excepción de las indicadas).

BIBLIOGRAFÍA

- *Altuna,C., 1985.* **Microclima de cuevas de *Ctenomys pearsoni (Rodentia, Octodontidae)* en Arroyo Carrasco (Montevideo).** Act. Jorn. Zool, Uruguay.

- *Altuna, C., Francescoli, G., Izquierdo, G., Tassiino, B., 1999.* **Ecoetología y conservación de mamíferos subterráneos de distribución restingida.**

- *Tassino, B., 1992.* **Organización y análisis cuantitativo del cortejo en una población del grupo *Ctenomys pearsoni*.** Tesis de Licenciatura. Facultad de Ciencias. Montevideo, Uruguay.

- *Tassino, B., 1993.* **Organización y análisis cuantitativo del cortejo en una población del grupo *Ctenomys pearsoni (Rodentia Octodontidae)*.**

- *Tassino, B., 1999.* **Ecología nutricional en un roedor herbívoro subterráneo: *Ctenomys pearsoni (Rodentia: octodontidae)* del Uruguay.** (Tesis de Maestría en Biología) (PEDECIBA).



UN PROBLEMA A CONOCER: CAPIM ANNONI EN URUGUAY

BRUNO RUSCONI INGENIERO AGRÓNOMO

El Capim Annoni 2 *(Eragrostis plana Nees)* es una maleza africana que ingresó a nuestro país desde el Brasil en los años 90 según lo indica el Ing. Agr. Pablo López (Ing. Agr. Alicia Vaz comunicación personal). Su capacidad invasora lleva, en situaciones sin control, a la sustitución total de las especies del campo natural, culminando éste como un cultivo puro de la maleza. Esto trae aparejado un gran daño ecológico debido a la destrucción del ecosistema pastoril, además de inmensas pérdidas económicas.



Observando la magnitud de este problema en Brasil, donde ha colonizado más de 1.000.000 hectáreas, previendo que esta cifra se duplique para el 2008 y su aparición en algunas provincias Argentinas, es imprescindible su combate a nivel nacional. Actualmente la FAGRO (Facultad de Agronomía), IPA (Instituto Plan Agropecuario), INIA (Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria) y el MGAP (Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca) están investigando, monitoreando y difundiendo esta problemática.

¿CÓMO LLEGÓ A NUESTRO PAÍS ESTA INVASORA AFRICANA?

Esta gramínea es originaria del Suroeste Africano, llegó al Brasil en los años 50 desde Zambia mezclada con semillas de Grama Rodees importadas por la Secretaría de Agricultura del Estado. Siendo repartida en dos estaciones experimentales. Fue en la estación de Tupancireta donde llamó la atención del hacendado Ernesto José Annoni (a quien debe su nombre común), quien se deslumbró por su rusticidad y facilidad de reproducción. La multiplicó, promocionó y comercializó, llegando de esta forma a gran número de productores. Sin ser evaluada previamente a su liberación. Su invasión fue progresiva y alarmante, en 1974 ocupaba 20.000 has. Pasando a ocupar en el año 1997 500.000 has., siendo el área estimada en la actualidad más del doble.
En el año 1978 fue prohibida por decreto su utilización para la siembra de pasturas, comercialización y transporte.
La maleza se distribuyó en principio por todo el sur del país norteño a través de sus carreteras, pudiéndosela encontrar actualmente hasta en la capital: Brasilia, llegando por vía terrestre al Uruguay en la década del 90. Las primeras denuncias fueron realizadas por productores brasileros propietarios de tierras en Cerro Largo.
Actualmente se ubica de forma generalizada en el norte y centro-sur, observándose su presencia en muchas rutas y caminos de varios departamentos. Constatándose avances de hasta 100 Km. anuales por alguna de nuestras rutas nacionales (Ruta 8 tramo Piraraja-Minas). Agravándose posiblemente la situación este año por el gran movimiento de ganado del norte al sur a causa de la sequía.

CARACTERÍSTICAS DEL INVASOR

El Capim Annoni 2 *(Eragrostis plana Ness)* es un pasto perenne de ciclo estival que forma matas (maciegas) altas (aprox. 50 cm) con gran densidad de renuevos. Estos renuevos o macollos son achatados siendo su base de color blanquecino. Sus hojas son finas con el nervio medio verde a verde blanquecino con dos pequeñas costillas a su lado.

Las raíces son abundantes, vigorosas y profundas. Siendo muy resistente a la tracción mecánica. Debido a sus altos contenidos de fibra, tiene muy baja digestibilidad. Convirtiéndolo en un pasto poco apetecible para el ganado, siendo generalmente rechazado, salvo condiciones extremas donde el ganado come las



Senda de paso completamente invadida por el Capim.

inflorescencias y puntas de las hojas más tiernas. Aumentando su dispersión por acarrear semillas en su pelo, patas y heces. Su consumo continuo en zonas donde han desaparecido todas o casi todas las plantas forrajeras, quedando como casi única integrante de la dieta, lleva a un rápido desgaste dentario.

Su ciclo se superpone con el de la mayoría de los pastos de nuestro campo natural, coincidiendo su floración con la de las demás especies, lo que permite una abundante semillazón. Siendo este su principal medio de propagación. El período de floración-semillazón es muy extenso (octubre a abril). Sus inflorescencias son características presentando forma piramidal. Es de destacar la gran producción de semillas y su larga vida (permaneciendo viables en el suelo por más de 10 años). Éstas son pequeñas lo que facilita su dispersión por diversos medios: viento, cursos de agua, adheridas al cuerpo de animales o a través de sus heces, siendo el medio más importante el hombre. Éste las dispersa como contaminante de lotes de semillas o directamente adheridas a vehículos y/o maquinaria.

Otra característica que tiene este pasto que lo hace muy eficiente en la competencia con otras especies es la liberación de sustancias químicas al suelo, las cuales destruyen la vegetación vecina, actuando como "mata yuyo" (herbicida) evitando la germinación y el crecimiento de las otras especies. Esto se conoce como efecto alelopático.



Detalle de base de macollas.

¿QUÉ AMBIENTES PUEDE INVADIR?

En nuestras condiciones se difunde desde campos superficiales hasta los bajos. Por lo general su invasión en campos comienza en áreas degeneradas por sobrepastoreos, quemas o por malas prácticas agrícolas, acciones que dejan suelo desnudo. Dada su gran rusticidad, coloniza suelos compactados, pobres y ácidos, tolerando condiciones climáticas adversas (secas y heladas). Siendo el ejemplo más claro de esto las banquinas de rutas y caminos donde se ven las primeras plantas antes de ingresar a los campos.

CONSECUENCIAS DE ESTA INVASIÓN

Si no se actúa a tiempo estaremos frente a un desastre ecológico. Dado por la destrucción del ecosistema campo natural, con la respectiva pérdida de biodiversidad que esto llevaría aparejado. Siendo el problema muy importante también a nivel económico nacional dadas las pérdidas en las que se incurriría. Entre los perjuicios directos que traería sobre la ganadería está: la caída de la productividad del campo natural a menos de la mitad, disminuyendo de forma contundente las ganancias por hectárea y por animal, además de la menor vida productiva de los rodeos por el mayor desgaste dentario. Esta invasión varía en su gravedad según el tipo de campo, dado que según se trate de campos aptos o no para la agricultura existirán diferentes alternativas tecnológicas para su eliminación y en los peores casos la invasión será irreversible. Estos serían los campos marginales a la agricultura (pedregosos, superficiales y/o con pendientes pronunciadas) en los que es imposible la implantación de pasturas siendo la única alternativa forrajera el campo natural.

En el caso de mejoramientos extensivos las pérdidas también son importantes debido a la competencia del capim sobre las especies introducidas.
La mayor utilización de productos químicos podría llevar a peligrar la imagen del Uruguay como país natural, cerrando los mercados mas exigentes.
Otra pérdida serían los costos que implicaría para las empresas semilleristas la mayor limpieza de la semilla dado que es considerada maleza prohibida en muchos mercados como el brasilero donde se le decretó tolerancia cero, desvalorizando en su conjunto nuestros campos.



¿CÓMO PREVENIRSE DEL CAPIM ANNONI 2 Y CÓMO ACTUAR ANTE SU PRESENCIA?

Uno de los principales inconvenientes a nivel nacional es la falta de conocimiento del problema y su correcta identificación.

1- Reconocimiento e identificación: mediante la observación de sus estructuras reproductivas y/o vegetativas especificadas en el ítem. Características del invasor. Si no pudo reconocer la muestra y considera que puede estar ante la maleza, agotar las posibilidades para que sea identificada por un técnico.
Recuerde si va a tomar una muestra que sea representativa de la planta (varios tallos con raíz), cerciorándose que no tenga ni espiga ni semillas, además limpie la muestra de tierra. Colóquela entre papel y en una bolsa de nailon para su transporte.

2- Recorrer el campo y zonas de posible entrada, verificando la presencia de la maleza. Las zonas mas expuestas son banquinas de caminos, servidumbres de paso, alambrados, porteras y mataburros, embarcaderos y potreros vecinos a locales de feria. En potreros libres hay que eliminar plantas de zonas cercanas. Manejar el pastoreo favoreciendo pasturas altas, vigorosas, densas y bien entramadas (no dejar suelo desnudo). En caso de potreros invadidos podemos encontrar dos situaciones:

- **Plantas aisladas y/o manchones:** Evitar su semillazón y eliminar los focos con aplicaciones localizadas de herbicidas totales. No arrancar plantas porque lo que se logra es remover el banco de semillas, agravando la situación.

- **Invasiones severas:** si la invasión se encuentra en focos en los que no es posible el control puntual se pueden utilizar tecnologías de aplicación de herbicidas por contacto (máquinas de soga o alfombra). En situaciones en que el Capim domina totalmente la única salida es la eliminación de la vegetación mediante la aplicación de herbicidas, y la posterior implantación de algún tipo de rotación.

AGRADECIMIENTOS

A la Ing. Agr. Alicia Vaz y a Carolina Coppo por su invalorable colaboración.

BIBLIOGRAFÍA

Boggiano, P.; Zanoniani, R.; Vaz, A.; Ashfield, L. Junio 2004. **Capim Annoni 2- Eragrostis plana Nees. Una maleza que desvaloriza nuestros campos.** Plan Agropecuario, Montevideo, Uruguay. Revista del Plan Agropecuario N° 110: 46-50.

Diciembre 2005. **Protocolo de control de Capim Annoni (Eragrostis plana Nees)**. Plan Agropecuario, Montevideo, Uruguay. Revista del Plan Agropecuario N° 116: 33.

Eco Agencia Solidaria de Noticias Ambientais – Brasil
http://www.ecoagencia.com.br

Globo Rural
http://revistagloborural.globo.com

Instituto Hórus
http://www.institutohorus.org.br

CUNICULTURA EN URUGUAY ACTIVIDAD CON FUTURO

DANIEL TRAVERSO

La cunicultura en el Uruguay es una actividad con gran potencial de futuro, el problema en la actualidad, es el volumen de producción el cual no alcanza a cubrir la demanda externa del mercado. Con pocos recursos humanos y financieros, se puede iniciar esta actividad, ideal para productores familiares. Iniciada por los romanos para cubrir sus necesidades alimenticias, desde entonces ha ido creciendo y perfeccionándose lo que ha vuelto a la misma, competitiva.



FOTO: COLORLINE.



Figura 1, conejo Neozelandés.

INTRODUCCIÓN

Esta actividad comienza a hacerse en la época de los romanos para solventar las necesidades alimentarias del hombre, desde entonces ha ido creciendo y perfeccionándose acompañada con la aparición de empresas productoras de insumos específicos lo que ha llevado a que la cunicultura en el ámbito mundial se la encuentre en el mismo nivel de cualquier empresa comercial.

La producción cunicular es una alternativa interesante, especialmente para las pequeñas y medianas empresas de tipo familiar que pueden destinar un excedente de mano de obra a esta actividad.
La crianza del conejo se realiza fundamentalmente por su carne; que tiene entre otras características un alto valor proteico, bajo tenor graso, alto contenido de vitaminas, calcio, fósforo y reduce el colesterol y que además se comercializa en supermercados, granjas, carnicerías y frigoríficos. Pero además tiene una serie de subproductos que también se pueden comercializar, como el pelo, cueros, vísceras, estiércol, piel, sangre y animales de laboratorio.

LA CARNE DEL CONEJO

- Rica en proteínas.
- Menor tenor graso, tres veces menos que la carne vacuna y solamente la mitad que el pollo.
- Mayor relación carne-hueso que el pollo por esto rinde un 30% más que este último.
- Aporta a la dieta, cantidades importantes de calcio, fósforo y vitaminas.
- Es fácil de digerir.
- Recomendado para niños, personas mayores y especialmente para aquellos con elevado colesterol, riesgo de arteriosclerosis y enfermedades cardiovasculares.

LAS PRINCIPALES RAZAS PARA PRODUCCIÓN DE CARNE SON:

Neozelandesa: cuyos caracteres más sobresalientes son prolificidad, buen ritmo de producción, en las hembras: actitud lechera, instinto maternal, gazapos con mayor peso, forma alargada, tranquilidad, su peso oscila entre los 4 y 5 kg.





Figura 2, raza de conejo californiano.

Californiana: que se destaca por su rapidez de crecimiento, conformación muscular, resistencia a enfermedades, etc. y la combinación de ambas buen peso de la canal, óptimo índice de transformación alimenticia, buena conformación, excelente rendimiento comercial, etc. pero existen numerosas otras, según el objetivo de la producción, doble propósito (carne-cuero) o solamente pelo, al igual que la neozelandesa su peso es de entre 4 y 5kg. (ver fig. 2)

ALIMENTACIÓN

Los conejos son animales herbívoros. Es decir, que sólo se alimentan de plantas. Estos son algunos de los alimentos que se les puede dar:

PAJA

La mayoría de la dieta de los conejos debe tener paja porque contiene los nutrientes necesarios para ayudar a que el conejo tenga un pelo lindo. En algunos sitios venden una paja conocida como la alfalfa, la cual también es un buen alimento para los conejos.

VEGETALES

La zanahoria, los rábanos, el brócoli, cilantro, lechuga, entre otras, son algunas verduras que le gustan a los conejos.

FRUTAS

Las manzanas sin semillas, el banano, el melocotón, las uvas, el melón, y las fresas son comidas adicionales que los conejos aceptan comer. Sin embargo las frutas no deben ser el único alimento que coman.

AGUA

Se debe mantener constantemente el suministro de agua fresca. No dejemos de mencionar que aparte de todos estos alimentos el mercado ofrece raciones especiales para conejo.



Figura 3, conejo bebiendo agua.

ALOJAMIENTO:

Básicamente tenemos dos formas de alojar a los conejos jaulas del tipo cemento y jaulas de alambre, a continuación hablaremos un poco de cada una de ellas:

JAULAS DEL TIPO CEMENTO:

Estas jaulas tienen una gran ventaja y es su fácil construcción y bajo costo.
Para su construcción, se orientan con el frente al norte. Se pueden construir disponiendo de ciertos moldes de hierro o de madera. Con un piso de alambre, cuyas medidas son 100 cm de largo x 50 cm de ancho, y una altura de 40 cm, se determina una superficie disponible de 0,5 m^2. Una de sus desventajas es la protección que estas brindan al conejo principalmente en los días de lluvia o mucho frío como es el caso del invierno lo más recomendable es que estén debajo de los árboles para un mejor resguardo.

JAULAS DE ALAMBRE:

El sistema de jaulas de alambre requiere de un galpón o lugar con techo y sistema de cortinas.
Sus medidas más comunes son 50 cm de profundidad x 60 cm de frente 40 cm de altura. Los alambres del piso tienen una separación de 1-1,3 cm entre ellos, y el diámetro del alambre es de 2-2,4 mm.

Hay varios tipos de jaulas de alambre, polivalentes de cuatro espacios o más de un espacio en fin hoy en dia hay infinidad de estilos en el mercado. (Ver Fig. 4)

MANEJO

Se basa en la utilización de determinados parámetros de producción que son necesarios para poder lograr los mejores índices de producción y una mejor rentabilidad de la actividad. Para ello, debemos de tener en cuenta que las hembras a servir deben alcanzar un peso de por lo menos 3,200/3,300 Kg. en no más de 4 a 4 _ de edad. Los machos podrán alcanzar un peso de 3,800 a 3,900 kg en 6 a 7 meses de vida para poder entrar en servicio. Debe preverse el peso en primera instancia para poder decidir que los reproductores se hallan en un adecuado estado fisiológico reproductivo.





Figura 4, tipo de jaulas.

GESTACIÓN

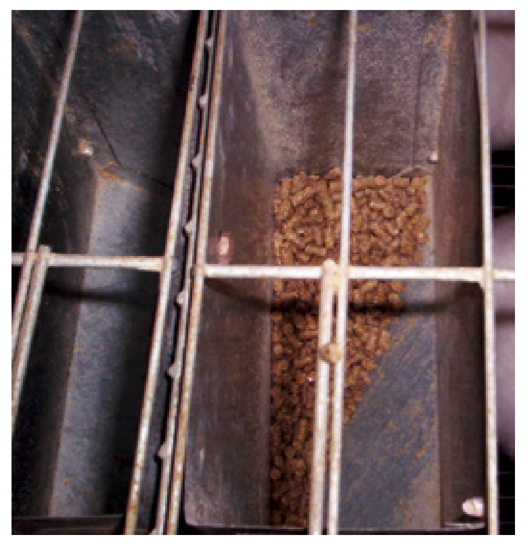
La gestación dura entre 31 a 32 días. Ello dependerá mucho de la alimentación recibida y la época del año en que se realice la parición.
Generalmente los partos son naturales y no inducidos. Es de vital importancia luego de realizado el parto, controlar el estado del nido.

Hay que evitar que el nido quede húmedo, pues puede originar el enfriamiento del gazapo y muerte de éste. Para esto hay que reemplazar la viruta húmeda por seca. Luego del parto comienza la lactancia que puede durar según el manejo a realizar hasta unos 34 días.

Así trataremos de lograr un IEP de 45 a 60 días. En lo posible debemos lograr no más de 45 días, para lograr obtener el mayor número de pariciones al año (8 a 9). Pero para esto se deberá estar preparado con una adecuada reposición mensual de un 10 a 12%. Con esto podremos contar con hembras para reponer en número cada mes. A los 9 a 11 días del parto podremos llevar la hembra nuevamente a servicio pues es el momento óptimo para que ésta quede preñada nuevamente.

PALPACIÓN

La palpación es una técnica de manejo que nos permitirá realizar un diagnóstico de preñez de la hembra y así evitar la pérdida de días de producción de las hembras. Esta práctica se realiza a los 14/15 días de servida la coneja. Esto no puede realizarse antes pues podemos provocar un desprendimiento de los futuros gazapitos.


Figura 5, detalle de comedero.

La palpación la realizaremos con la mano, suavemente, en la zona abdominal, pudiendo palpar una especie de racimo de uvas de tamaño grandes y blandas.
En caso que la consistencia fuese dura estaremos ante la posible presencia de unas pelotillas de pus que podrán confundirnos con una preñez positiva.

DESTETE O DESMADRE

Destete y desmadre son dos técnicas de manejo que se deben realizar cuando los gazapos han cumplido con el tiempo de amamantarse. El destete consiste en separar los gazapos de la jaula donde estaban con la madre para ser trasladados a una jaula de engorde.
Este manejo le provoca al gazapo dos tipos de stress, uno por la separación con su madre y otro por el cambio de jaula. Todo esto puede llegar a afectar el gazapo si no tiene un adecuado peso (mayor de 600 g.) La posibilidad de producirle una diarrea por stress.

Actualmente se recomienda realizar el desmadre, que es la técnica por la cual se retira a la hembra de la jaula de parición y se transforma la jaula nido en jaula de engorde.
También se puede realizar el desmadre trasladando a la hembra y sus gazapos a la futura jaula de engorde, donde se los deja unos 4 días para retirarlos luego de este período.

ENGORDE

Una vez realizado el desmadre comenzará el período de engorde, el cual es conveniente que no se prolongue en más de 45 a 50 días para llegar a la faena.
El peso adecuado para realizar la faena será desde los 2,200 a 2,500 kg para poder obtener una canal de conejo de 1,300 a 1,600 Kg. Este peso esta condicionado al desbaste realizado previamente a la faena. (Por lo menos 12 a 24 horas). De esta manera podemos obtener un rendimiento del 58 a 60% en el conejo. En animales de descarte el rendimiento llega un 62 a 64%, esto es debido en parte a una mayor acumulación de grasa.

CONTROL DE NIDO

El control de nido es una tarea que se efectúa desde la colocación del nido hasta que los gazapos tienen veinte días de vida. Objetivo fundamental: evitar bajas.



Figura 6, jaula contigua a la madre. Se observa a la derecha el orificio que comunica ambas jaulas.

LACTANCIA

La leche de los conejos es la más rica de todos los animales domésticos. Contiene entre un 13 y un 15% de proteínas, de un 10 a un 12% de grasas, un 2% de azúcar y entre un 2 a un 3% de minerales. La energía bruta es de unas 2.220 cal./kg., comparadas con las 777 de la leche de la vaca y las 1.666 de la leche de la perra.

El altísimo valor de la leche de coneja explica el rápido crecimiento precoz del gazapo e implica que la coneja necesite gran cantidad de alimento para la elaboración de la leche.

El rendimiento de la leche de coneja está influenciado por varios factores, incluso hereditarios. Esto hace que sea importante valorar la capacidad lechera a la hora de la selección de futuros animales de cría.Es importante saber que a los 21 días la producción de leche de la coneja comienza a disminuir, siendo necesario que el gazapo disponga alimento balanceado para ir supliendo la falta de leche (proteínas) y así poder llegar al desmadre con el mejor peso posible.

Podemos hablar de un peso de desmadre a los 32 a 34 días de acuerdo al manejo que realicemos 600 g. con lo cual el gazapo estará más preparado para continuar con el engorde.



Figura 7, raza de conejo Belier Holandés.

BIBLIOGRAFÍA

Barbado, J. (2003). **Cría de Conejos. Su empresa de cunicultura.** 190 pp. Ed. Albatros, Buenos Aires, Argentina.

Facultad de Agronomía. Universidad de la República. **Cría de Conejos a Nivel Familiar.** Programa de Huertas Comunitarias.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

http://www.santafe.gov.ar/magic/notradicionales/cunicultura.htm
http://www.inta.gov.ar/salta/info/documentos/conejo/conejo_ac.htm
http://www.criadeconejos.com.ar
http://conejicos.iespana.es

AGRADECIMIENTOS:

Se agradece de manera muy especial al Sr. Ricardo Filipiak por permitirnos visitar su Cabaña y tomar las fotografías que acompañan este artículo, además de brindarnos información de gran interés.

Donde informarse: En la Sociedad de Cunicultores del Uruguay (902 0484 o 902 0886)en INIA Las Brujas (367 7641-42) o con Daniel Traverso (7096406)



HISTORIA DEL PERRO CIMARRÓN URUGUAYO Y CARACTERÍSTICAS DE SU COMPORTAMIENTO

GERARDO AZAMBUYA ARBIZA

El cimarrón, perro gaucho, perro criollo, o boca negra, como le llamaron los gauchos que poblaron la Banda Oriental, lograron el reconocimiento internacional como raza canina, con el nombre de perro cimarrón uruguayo. Labrados por la naturaleza, descendientes de los alanos, pastores y lebreles traídos por el español en la conquista, abandonados a su suerte, se reproducen y multiplican en la campaña uruguaya.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

RECONOCIMIENTO

El 21 de febrero de 2006, nuestro perro, el Cimarrón Uruguayo, tuvo el reconocimiento oficial como raza universal, por la FCI (Federación Cinológica Internacional), máxima organización canina mundial. Si bien, ya antes era reconocida en Uruguay, Brasil, y con participación en el Word Dog Show de Argentina 2005 como raza invitada, gracias a las gestiones realizadas por la FCA (Federación Cinológica Argentina) este reconocimiento, fue la culminación del esfuerzo de más de 20 años de trabajo de pioneros, que conociendo las bondades del noble animal, aunaron esfuerzos, para rescatar del exterminio ese pedazo vivo de la historia de la colonia y gesta de identidad del oriental, tan emparentado con la tradición, el gaucho y el indio.

UN POCO DE HISTORIA

El 12 de octubre de 1988, coincidente día de la raza, Carlos María Alonso, idealista que tiene el honor de haber rescatado el perro criollo, perro gaucho, o perro cimarrón, del olvido, teniendo referencias de su existencia funda en su casa, junto con Elvira Sambusetti de Pecoste, Horacio Ponce de León, Ramón Artagaveitia, y Raúl Jude, la Sociedad de Criadores de Cimarrones con el objeto de rescatar esos aullidos del pasado.

El cimarrón no fue un animal moldeado por el hombre, su nombre mismo referencia a aquello que habiendo sido domesticado vuelve a su estado natural, es el producto de la cruza natural y adaptación al medio de los perros traídos en la conquista por el español, como parte de sus armas de guerra y protección. Alanos, Mastines y Lebreles, conforman el crisol de sus ancestros que dejados posteriormente librados a su suerte se reproducen en forma natural y por selección del más apto para sobrevivir, se adueñan del paisaje colonial y entran en competencia con el hombre.

Por narraciones de su amigo el historiador y tradicionalista Fernando G. Assunçao se informa de los partes de Artigas, que encomendado por el Cabildo de Soriano en 1792 a efectuar una matanza de perros salvajes que merodean por los campos, desde las bocas del Cebollatí a las Sierra de Aceguá, siendo un peligro para haciendas y gentes escribe que se mataron muchos perros, pero que escaparon “gran cantidad de madres con sus proles, que ganaron los montes del Olimar y sobre todo las Sierra de Otazo y los Cerros Largos.“

LOS PRECURSORES DE LA RAZA

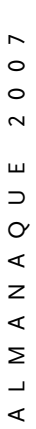
Entonces Carlos María Alonso, teniendo referencias concretas de la existencia de descendientes de esos perros, sale a buscarlos en las ariscas y escondidas estancias de Cerro Largo, por consejo de amigos, donde gente de campo, lugareños



comunes, en sus recorridas por lo más recóndito de los campos, encontraron camadas con sus madres, y tuvieron la visionaria idea, de proteger y preservar estos perros en su estado natural, sin cruzarlos con otras razas.

A ellos, como Lisando Rodríguez, en la Estancia el Zapallar, en Cerro Largo, el "Zurdo" Ramos a orillas del Arroyo del Oro en Treinta y Tres, la viuda de Cabrera de Soba, y Don Pedro Goldaraz, en Florida, sobre el camino de la Cuchilla de San Gabriel, Don Cesáreo Saravia, en los ranchos de Pablo Páez debemos la conservación del acervo genético del perro cimarrón que con sus actos de protección no dejaron que desapareciera.

Un criador de Melo, emparentado con el cimarrón, de jugar con ellos de chico en las estancias, en esa convivencia cómplice de "gurí" y perro, comentaba que en su visión, en la capacidad para el trabajo en el campo se fundamentó su sobrevivencia "el perro ni chico ni grande, de pelo corto y mordida potente, el boca negra como le decíamos en el campo, era capaz de trajinar y tropear todo el día pegado a los patas de un caballo, de ganar el monte de espinillo a sacar un ternero chúcaro y de permanecer como un amigo más con los peones al caer el día junto al fogón del galpón, y velar toda la noche en custodia del rancho, enrejando la entrada de colmillos, dispuesto a defender con su vida su jauría de humanos y estar pronto a salir otra vez al despuntar el alba, ¿cómo no se iba a ganar el alma del paisano?, si era el propio gaucho hecho perro".





Los objetivos de la Sociedad fueron: **1)** Promover la crianza de la raza. **2)** Buscar ejemplares de base en todo el país. **3)** Fijar el estándar de la raza. **4)** Hacer gestiones para el reconocimiento de la misma. **5)** Dar a conocer la Sociedad.

En el año 1999 se realiza la primera muestra en Montevideo de perros cimarrones en el marco de la exposición anual de la SRU (Sociedad Rural Uruguaya) y el KCU (Kennel Club Uruguayo) y se fija el estándar de la raza, comienza entonces el trabajo de años de cría y mejoramiento en una labor aunada entre el KCU y la SCCU (Sociedad de Criadores de Cimarrón Uruguayo).
Desde esa fecha hasta hoy, los sucesivos directivos del KCU y la SCCU tomaron como propia la tarea de lograr el reconocimiento internacional de la raza.

EL CIMARRÓN HOY

Hoy los descendientes de aquellos rústicos perros de Melo, Treinta y Tres y Rocha en los que nuestro prócer el General José Gervasio Artigas supo reconocer con la frase que los inmortalizó, -“El día que me quede sin soldados he de pelear con perros cimarrones...”- gozan de buena salud, ganaron el campo y ganaron la ciudad, y sobre todo el corazón de sus dueños.

Los vemos a diario, bayos, y en todos los tonos de atigrados, en las plazas, en la custodia de casas, en el trabajo de campo, como animal de compañía, participando en exposiciones y eventos, se ha emparentado nuevamente con el ser humano que reconoce su rusticidad, ternura y fiereza.

Analicemos pues las características que marcan la convivencia “perro-familia”, que es distinta para cada raza canina en función de sus aptitudes, instintos, y funciones naturales.



LA RELACIÓN DE LOS PERROS CON SUS DUEÑOS

Debemos tener en cuenta que el comportamiento de cada individuo está genéticamente impreso por la raza y sus características. Si bien este comportamiento puede ser modificado en el transcurso de su vida, esto determina la propensión del animal a determinadas tareas, trabajos y/o conductas.

Es por tal motivo, de relevante importancia la función del criador que seleccionó el material genético buscando tales o cuales características, que socializó la futura mascota para facilitarle la relación con su nueva familia y del propietario que marcará las condiciones de vida del animal, como ser buen trato, adiestramiento, integración a la casa, alimentación, sanidad, medio ambiente y trato con otros perros y personas. Como dice Saint de Exupery: *"Uno es responsable para siempre de todo aquello que ha domesticado".*

Por lo tanto, es más que necesario, a la hora de elegir una mascota para nuestra casa, asegurarnos de la calidad genética del ejemplar, de la socialización que el criador le haya impartido a los cachorros desde su nacimiento hasta el momento del traslado a su nuevo hogar y de lo que esperamos que el animal tenga en su genética de acuerdo a las particulares de su raza. Por supuesto que también determinará su comportamiento, las enseñanzas que el criador le dio, y la correcta estimulación del cachorro en su hogar definitivo.

En resumen, cada raza da determinadas características, pero cada ejemplar o individuo es diferente a otro lo que da una variabilidad de comportamiento dentro de la raza. Es deber de un criador responsable, socializar el ejemplar para la relación del mismo, con otros animales y los seres humanos.

EL PERFIL DE COMPORTAMIENTO DEL PERRO CIMARRÓN

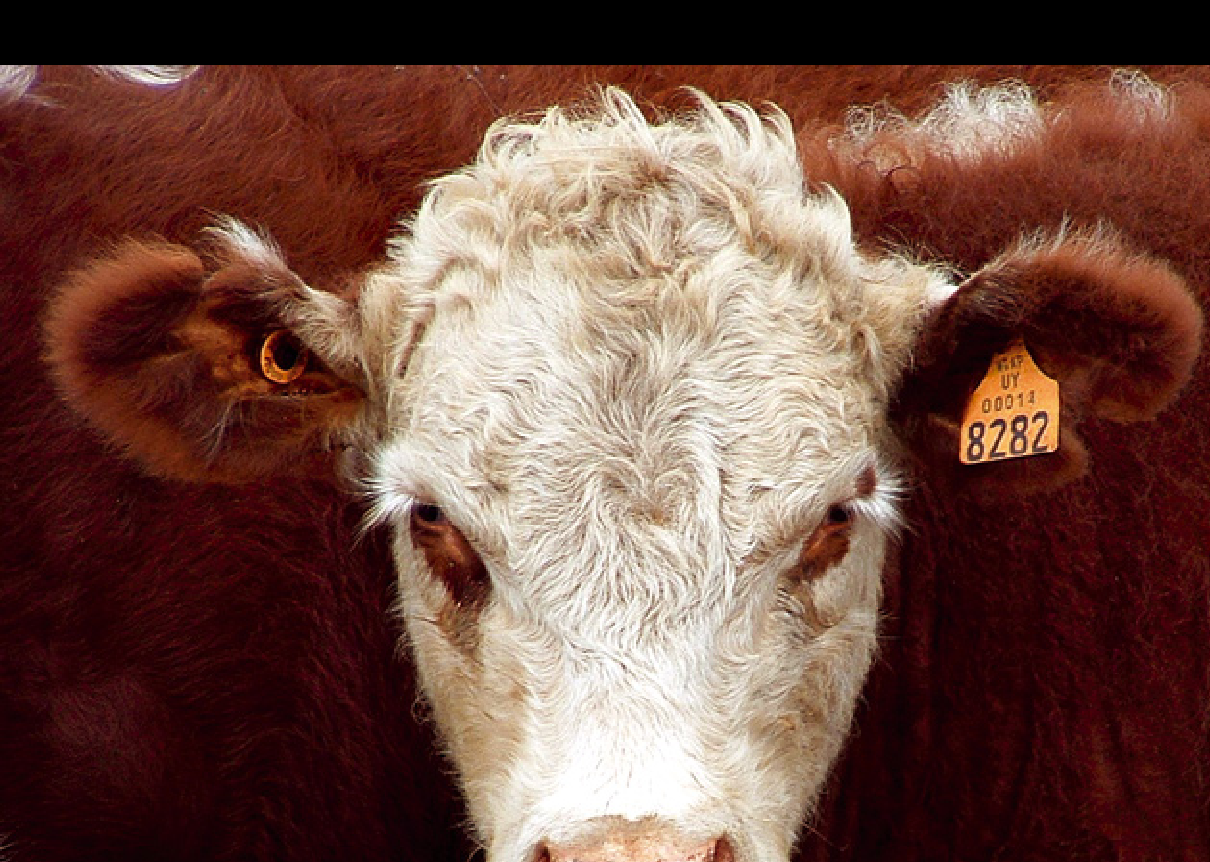
Como el estándar lo describe es equilibrado, sagaz, inquisitivo y de gran coraje.
A pesar de su tamaño mediano, es un gran compañero y amigo ideal, e incondicional defensor de su territorio y de los integrantes de su "jauría" humana.
Siempre dispuesto a dar y recibir afecto; a aprender; son muy buenos haciendo rastro, en defensa y en ataque desde temprana edad. Ya a los 4 meses de vida dan muestras de su valor y determinación en la guardia de su hogar.
La actividad diaria de un perro adulto es media, muy gustosos de dormir una reparadora siesta. Los niños son bien tolerados, y en el caso de las hembras pueden llegar a ser tomados como "hijos" propios.
Los extraños son seres de los cuales debe advertir a la familia, si hay un integrante de ésta que permita su acceso al hogar lo aceptarán y controlarán hasta estar seguros que no es un peligro; pero si no hay nadie en casa y él es quien decide, el ataque lo llevará hasta donde fuere necesario. No es un perro que ladre por ladrar, siempre que lo haga se deberá a algo.
En cuanto a la relación con otros perros no tienen problemas.
En trato con el dueño por ser un perro muy inteligente enseguida detecta nuestras debilidades para con él por lo que, el No siempre debe ser No.
La respuesta ante el entrenamiento es muy buena, siempre están dispuestos a agradarnos por lo que lo hacen de buen gusto y por ende rápido.
De cachorros, como buenos "niños", son traviesos pero a medida que avanza el tiempo se calman y pasan a ser muy tranquilos.



TRAZABILIDAD DE LA CARNE VACUNA GARANTÍA DE CALIDAD

LUIS SOLARI INGENIERO AGRÓNOMO

Recientemente el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca estableció el Sistema de Identificación y Registro Animal, SIRA, con el objetivo de implantar la trazabilidad individual a nivel nacional de todos los vacunos y así asegurar las exportaciones de productos cárnicos a los mercados de altas exigencias.



La carne vacuna siempre fue un componente importante de nuestras exportaciones pero en los últimos tiempos se ha trasformado en el producto que año a año está en el primer lugar de las estadísticas, tanto en dólares como en toneladas exportadas.

Por distintos motivos, tanto sanitarios de algunos de nuestros competidores como de nuevos mercados, como el de Estados Unidos y otros de alto poder adquisitivo, Uruguay se encuentra frente a formidables oportunidades en el comercio mundial de carne, lo cual significa también enfrentar grandes desafíos.

Entre ellos, uno de los más relevantes es el hecho que los consumidores, especialmente los de altos ingresos, muestran creciente preocupación por las dietas saludables, los requerimientos nutricionales y la disponibilidad de alimentos inocuos para el consumo humano. Entonces, los métodos de producción, la calidad, el bienestar animal, el cuidado del ambiente y la sanidad animal son relevantes durante la producción y la comercialización de los productos cárnicos.

Pero no sólo hay que atender lo que piden los clientes, sino que también es importante conocer qué está haciendo la competencia para penetrar en los mismos mercados.

Hoy en el mundo se venden alimentos que generen confianza en el consumidor, pero hay que demostrar ante el público consumidor, las bondades de un producto.

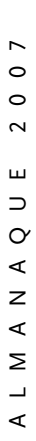


La aparición de la enfermedad de la vaca loca en Europa, Canadá y Estados Unidos ha incrementado la demanda de información asociada a los productos cárnicos bovinos por parte de los consumidores finales. Esto ha determinado una tendencia mundial a la implementación de sistemas de trazabilidad mucho más estrictos y precisos, exigiendo concomitantemente elementos de identificación animal de mayor confiabilidad y rigurosidad, como atributo de calidad que consolida el concepto de seguridad alimentaria de un alimento.

Por ejemplo, en la Comunidad Europea se ha reglamentado que en el momento de determinar si un alimento es seguro se tomará en cuenta la información ofrecida al consumidor, incluida la que figura en la etiqueta, sobre la prevención de determinados efectos perjudiciales para la salud que derivan de un determinado alimento.

El enfoque individual de la trazabilidad permite identificar la unidad mínima factible de recibir los efectos que pudieran tornar riesgoso el consumo de carne, que es el animal, así como aislar de manera rápida y precisa sus posibles orígenes. Este enfoque permite trasladar información individual al consumidor, otorgando garantías de control de los procesos de producción capaces de asegurar la calidad ofrecida.

Aquí surge el otro argumento básico para implantar la trazabilidad en Uruguay: el resguardo de la sanidad del país. Un sistema de trazabilidad bien diseñado



permite desarrollar una estrategia adecuada y rápida ante un eventual problema sanitario. La identificación individual de los animales no impide la entrada de una enfermedad, pero permite poder llegar rápidamente a los animales enfermos y a los que han estado con él y actuar en consecuencia. Cuanto antes en el tiempo se puedan tomar esas decisiones, más efectivos serán las medidas para frenar el desarrollo de cualquier enfermedad. Acciones como éstas determinan la imagen de seriedad de un país en el comercio mundial.

En consecuencia, los objetivos centrales de todo este proceso apuntan a mantener e incrementar el comercio de carne uruguaya hacia los mercados de alto valor y a facilitar el manejo de todos los aspectos vinculados a la sanidad animal, especialmente en las emergencias.

TRAZABILIDAD

La trazabilidad es un sistema que permite seguir la ruta de un producto, sus componentes, materias primas, actores involucrados e información asociada, desde el origen hasta el punto de destino final o viceversa, a través de toda la cadena de producción y abastecimiento.

La Identificación Animal Individual se refiere a la asociación de una identificación única e inequívoca a cada animal. Por tanto, cada identificación individual tiene asociada sólo un animal, y cada animal tiene asociado sólo una identificación individual.

En contraposición a la identificación individual, en Uruguay la marca con hierro incandescente se utiliza como instrumento legal para demostrar la propiedad de los animales. Su uso es de carácter grupal, es decir, una misma identificación o marca está asociada a más de un animal.

La identificación individual en Uruguay se realizará mediante la colocación de una caravana visual en una de las orejas del animal. El desarrollo tecnológico reciente ha generado Sistemas de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, en inglés), que tienen incorporada la identificación por medios electrónicos, a una caravana o a un bolo ruminal, y cuya lectura se realiza por medio de instrumental de idéntica tecnología.

La trazabilidad de la carne también debe registrar los lugares geográficos donde estuvieron los animales. Por tanto, deben ser identificados sitios como predios de producción, ferias y frigoríficos, entre otros.

Por tanto, el sistema de trazabilidad con identificación individual es capaz de precisar los sitios “donde estuvo” el animal de interés, “cuándo” estuvo en cada sitio, “con quiénes estuvo” y localizar “dónde están con quienes estuvo”.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Del concepto mismo de trazabilidad surgen sus beneficios: control del proceso, corrección de errores, planificación, confiabilidad de la cadena productiva y del producto mismo, concatenación y trabajo conjunto de los distintos eslabones de la producción y de la comercialización, información al consumidor quien, en definitiva, ya no sabrá sólo quién hizo el producto sino cómo lo hizo.

OTROS BENEFICIOS

Finalmente, se debe resaltar que la importancia de la implementación de un Sistema de Identificación Individual y Trazabilidad del ganado bovino no sólo se restringe a la seguridad alimentaria y a un mejor control y erradicación de enfermedades, sino que además aporta nuevos elementos de gestión que permiten mejorar la productividad ganadera, como ser:

- Posicionar a Uruguay como un abastecedor de carne bovina de calidad al mundo, respondiendo a las nuevas exigencias de los mercados.
- Diferenciarse de productos que no tienen control alguno.
- Recuperar la confianza de los consumidores en la carne bovina.
- Mejorar la gestión productiva de los establecimientos agropecuarios (ganancia de pesos, control de movimientos internos, aplicación de vacunas, aspectos reproductivos, etc.).
- Tomar medidas correctivas puntuales, dirigidas a la etapa y/o protagonista del proceso donde se cometió un error.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

- Mejorar el control del contrabando y el abigeato.
- Mejorar en control e identificación de las causas de hallazgos de residuos químicos o biológicos en productos pecuarios.
- Respaldar los Programas de Aseguramiento de la Calidad (Carne Orgánica, Carne Natural, etc).
- Reunir información de la cadena bovina para implementar políticas públicas y tomar decisiones en el sector privado.

Los beneficios, como puede apreciarse, son muchos. Y vienen a sumarse a la calidad intrínseca de nuestras carnes, que es elevada y apreciada mundialmente. La trazabilidad también, es una forma de hacerla conocer, de agregar valor, una herramienta de marketing. En efecto, es como decirle al comprador “Ud está consumiendo carne uruguaya, proveniente de ganado pastoril, con menor cantidad de grasa intramuscular, menos colesterol, mayor cantidad de Omega 3, con presencia de anticancerígenos naturales y antioxidantes, con calidad diferenciada de sabor, jugosidad y terneza”.

Nuestra carne ofrece al consumidor externo una excelente calidad. Mediante la trazabilidad, entonces, no hacemos otra cosa que evidenciarla, garantizando que el producto cumple las exigencias de seguridad alimentaria y de bienestar animal. En efecto, en el sentido más práctico, la trazabilidad permite demostrar que el certificado sanitario y el de autenticidad que acompañan a las carnes están relacionados de modo confiable con el producto.



ELABOREMOS ALGUNOS PRODUCTOS LÁCTEOS SENCILLOS

T./L. REYNALDO MARTÍNEZ

Muchas veces en el campo se ordeña alguna vaca y no se consume toda la leche obtenida. Hemos pensado en escribir algunas pautas, con algunos consejos, para que puedan hacer algunos productos lácteos con esa leche y sorprender al resto de la familia.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Si la leche obtenida no se elabora enseguida, debe de conservarse en buenas condiciones para poder utilizarla, para ello se debe enfriar lo más rápidamente posible. No es suficiente con colocar los recipientes dentro de una heladera o un freezer, se debe de enfriar más rápidamente. Para ello se debe preparar alguna botella de refrescos, rellenada con agua, y congelada dentro del freezer o congelador. Estas botellas de hielo se deberán colocar dentro del recipiente con leche, se agitará durante unos cuantos minutos y se dejará dentro del refrigerador con esta botella con hielo hasta que se vaya a utilizar. A la mañana siguiente, o luego de varias horas, se puede observar cómo se ha separado una capa de crema en la superficie del recipiente con leche. Si tomamos un cucharón y recogemos esa crema de la superficie, la podremos juntar para elaborar manteca.

MANTECA

Cuando hemos recogido un cierto volumen de crema, un litro aproximadamente, lo colocaremos en baño María hasta que llegue a unos 70° C y lo dejaremos caliente durante unos 10 minutos. Este proceso es una pasteurización de la crema, que garantiza que su manteca no porte gérmenes peligrosos para los consumidores y además la manteca se conservará mayor tiempo. Algo importante es que la crema recolectada no tenga más de tres días dentro del refrigerador, si no corremos riesgo que al calentarla se corte y perdamos nuestra crema.

Luego de pasteurizada la crema la enfriamos usando el mismo principio del baño María, pero con agua corriente. Esta crema obtenida debe de ser llevada al refrigerador para que complete su enfriamiento. Así tal como está puede ser utilizada como crema para batir y elaborar una sabrosa crema chantilly.
Para elaborar la manteca se debe batir la crema usando varios métodos posibles: una batidora de cocina, un recipiente con tapa de volumen doble que la crema a batir, o si se dispone, de una mantequera.
El proceso consiste en batir la crema, donde, luego de un tiempo se puede observar la formación de una espuma, posteriormente se forma crema chantilly, y si se continúa batiendo se pueden apreciar la formación de pequeños granos de manteca y una separación de suero. Allí se debe detener el proceso de batido.
Enseguida extraemos el suero con la ayuda de un colador y adicionamos de un volumen similar al extraído de agua fría. Se continúa batiendo unos dos a tres minutos, se retira esa agua y se repite la operación para garantizar la remoción de todo el suero de la manteca.
Por último se retira totalmente el agua, se coloca la manteca sobre una fuente grande y con nuestras manos procedemos a amasarla, eliminando el agua que se libera dentro del recipiente, esto se debe hacer hasta que prácticamente no se libera más agua. Luego se pone esta manteca dentro de un recipiente con tapa y se conserva dentro del refrigerador.
No es recomendable adicionar sal a la manteca, ésta acelera el proceso de oxidación de la grasa y aparecerá olor fuerte en su manteca.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

DULCE DE LECHE

Este producto tan nuestro y que gusta tanto a los uruguayos se debe elaborar con leche fresca, preferentemente recién ordeñada. Detallaré a continuación cómo elaborar dulce con cinco litros de leche, de ello se obtendrán unos 2,5 Kg. de dulce de leche.
En primer lugar se debe conseguir una olla que posea un fondo grueso, puede ser de aluminio, hierro, cobre o acero inoxidable, este último debe de contar con un doble fondo difusor sino el dulce se quemará. En ciertas ocasiones que no tenemos confianza del espesor del fondo de nuestra olla, podemos colocar una trozo de chapa de hierro entre la olla y el fuego de manera que difunda mejor la temperatura.
Colocamos los cinco litros de leche en la olla y antes de comenzar a calentar le agregamos una cucharadita de postre llena de bicarbonato de sodio. Éste tiene como objetivo neutralizar un poco de la acidez de la leche para evitar que el dulce se corte durante la cocción, además colabora con el desarrollo del color típico del dulce.
Enseguida comenzamos a calentar la leche, y en cuanto este tibia se le adiciona 1,250 Kg. de azúcar. Continuamos con el calentamiento de la leche y cuando está próxima a hervir retiramos hacia otra olla 3,5 a 4 lts de la mezcla ya caliente.

Continuando con el calentamiento de la leche, cuando llega al hervor se debe bajar el fuego, o retirar la olla del mismo, o agitar más violentamente de manera que la leche no se derrame. Esa primer espuma que se forma es muy blanca y muy fina, y generalmente difícil de controlar por lo que se debe estar muy atento a este hervor.

Luego se continúa cocinando y agitando con la ayuda de una pala de madera. Después del primer hervor comienza a formar una espuma más gruesa que se disuelve más fácilmente. Vamos a continuar cocinando y agitando hasta que ese primer volumen de leche se reduzca y comience a tomar consistencia espesa. A partir de allí comenzaremos a adicionar el resto de la leche con un cucharón o una taza, en forma intermitente.

Observe que cada vez que adicione una taza, cuando hierve nuevamente quiere crecer su volumen, para luego de un rato de cocción espesar y bajar dentro de la olla. Esta operación se repetirá hasta agotar toda la leche, lo que generalmente lleva aproximadamente 1 hora y media.

Es conveniente agitar siempre el dulce mientras se elabora, esto acelera el proceso y cuanto más rápido se elabora el dulce se obtiene un producto con mayor brillo. Cuando se terminó de adicionar toda la leche, comienzo el proceso de concentración final, es entonces que ya no se puede dejar de agitar hasta el final.

Si lo desea se puede adicionar una pequeña cantidad de fécula de maíz para aumentar el rendimiento y obtener un producto más pastoso, para ello se disuelve una cucharada sopera de fécula en un vaso de leche fría y se adiciona de una vez dentro de la olla, agitando enérgicamente. Es importante que luego de adicionada la fécula el cocimiento se prolongue por lo menos 15 minutos, de manera que se cocine completamente.

Para determinar el punto final de cocción se debe tener una jarra o un bollón alto con agua fría. Allí dejaremos caer una gota del dulce caliente y si esta llega integra al fondo del recipiente el dulce estará a punto de terminarlo. Caso contrario, que la gota se disuelva en el camino dentro del agua, se debe continuar la cocción un tiempo más.

Al llegar al punto, es muy importante continuar agitando mientras se enfría el dulce. Es conveniente tener un latón o una pileta con agua fría donde poder enfriar la olla con el dulce. Se debe enfriar hasta los 60 a 70° C aproximados, pues si se deja de agitar el dulce en caliente éste se cortará.

Luego de que ha llegado a los 60° C se le puede adicionar, si se desea, una cucharadita de vainilla. Enseguida y antes que se enfríe se envasa en bollones u otro recipiente para conservarse hasta su consumo.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

YOGURT

Esta leche fermentada tiene gran aceptación entre el público infantil, sobre todo si ha sido saborizada con pulpas de fruta o algún saborizante artificial. Desde el punto de vista gastronómico es una leche más sencilla de digerir y es la forma de hacer consumir lácteos a ciertos niños reacios a tomar leche.
Se debe tomar una olla con tapa, preferentemente de acero inoxidable o hierro esmaltado. Colocar el volumen de leche a elaborar y comenzar a calentar sobre el fuego, al llegar a los 50 o 60° C se le adiciona entre el 8 y 10 % de azúcar. También se puede hacer sin azúcar y luego de frío adicionarle un edulcorante.

La leche con el azúcar se debe calentar hasta 90° C, luego retirar del fuego y mantener caliente por 20 minutos. Posteriormente la enfriamos en un baño de agua fría dentro de una pileta o recipiente similar. Se enfriará hasta los 42 - 45°C. Es importante no destapar la olla en exceso a fin de no contaminar la leche ya esterilizada. Cuando la leche está a la temperatura indicada se le adiciona una cucharada sopera de yogurt natural por cada litro de leche elaborada. Este yogurt se puede comprar en cualquier comercio, que sea un yogurt natural elaborado por cualquier industria de nuestro país, solamente debemos controlar la fecha de vencimiento, y cuanto más fresco lo obtengamos mejor será su desempeño.
Esta incubación se extenderá hasta que la leche este coagulada, o sea que tenga una estructura sólida. Enseguida se lleva a enfriar dentro del refrigerador cuidando de no agitar el contenido de la olla.



Al día siguiente se procede a batir el yogurt y guardará una "madre", dentro de un bollón de vidrio previamente esterilizado con agua hirviendo. Esta "madre" se conservará dentro del refrigerador y se deberá utilizar dentro de los próximos cuatro días. Si se desea saborizar con frutas es recomendable, el mismo día que se hace el yogurt, picar fruta y cocerla con un poco de azúcar hasta que rompa el hervor, luego enfriar y al día siguiente agregarla al yogurt. Las frutas más utilizadas son frutillas y duraznos por la intensidad de su sabor. Si va a utilizar frutas crudas el yogurt debe consumirse dentro del mismo día de elaborado.

También puede saborizar este yogurt con saborizantes artificiales como los vendidos habitualmente en los refrescos instantáneos.

QUESO

Existen muchos tipos de quesos pero aquí intentaré describir un queso de elaboración sencilla y de pronta maduración de modo que se pueda elaborar en cualquier casa y en condiciones habituales.

Este tipo de queso fresco lo elaboraremos con leche pasteurizada para evitar riesgos sanitarios al no conocer el origen de la leche y el estado sanitario del ganado y de los ordeñadores. Se requieren 9 litros de leche para hacer un kilo de queso.

Tomamos una olla donde colocamos la leche, preferentemente recién ordeñada, y la calentamos hasta 63° C, luego la retiramos del fuego y la dejamos tapada durante media hora. Luego la enfriamos en un baño de agua fría hasta aproximadamente 40° C.

Al llegar a 40° C se adicionará una cucharada de yogurt natural por cada litro de leche a elaborar. Se agita y se mantiene una media hora en un lugar abrigado y con la olla tapada.

Luego se agregan 5 cc de cloruro de calcio en solución al 50% para cada 10 l. de leche a elaborar. Se ajusta la temperatura a 35° C y se adiciona de 6 cc de cuajo bovino líquido disuelto en un vaso de agua fría, se agita y se deja coagular por unos 30 a 40 minutos, cuidando que no se enfríe demasiado el recipiente.

Pasado este tiempo la leche estará coagulada y se presentará como un gel homogéneo en todo el recipiente. Con la ayuda de un cuchillo que llegue al fondo de la olla se cortarán tiras de aproximadamente 3 cm de ancho. Luego se cortará cruzado se manera que quedarán bastones de 3 x 3 cm y del largo de la profundidad de la olla. Se aguarda unos 3 a 5 minutos y con la ayuda de una espumadera u otro útil se cortarán horizontalmente los bastones de manera de obtener cubos de aproximadamente 3 cm de lado. Esta operación se debe realizar lentamente pues se busca cortar y no romper la cuajada.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Ahora debemos agitar lentamente durante unos 5 minutos y enseguida se comenzará a calentar sobre el fuego, lentamente hasta llegar a 38° C. Se continúa agitando durante 10 minutos más y se deja reposar la cuajada en el fondo de la olla unos minutos.

Se deben haber preparado unos recipientes plásticos que tengan varios orificios de 2 a 3 mm de diámetro. Para ello se pueden usar potes de yogurt, potes de helados o de dulce de leche a los que se les puede perforar con un alambre caliente desde adentro hacia fuera.

La cuajada se pondrá dentro de estos recipientes con la ayuda de un cucharón, y generalmente no deberán quedar con más de 10 a 12 cm de altura dentro del molde.

Se acomodarán dentro de una asadera o fuente donde se recogerá el suero que eliminan los quesos. Después de una hora se darán vuelta los quesos dentro del molde de manera que tomen una forma simétrica al fondo del recipiente utilizado. Este período de desuerado se extenderá durante 6 a 8 horas, donde cada 2 horas aproximadas se darán vuelta los quesos dentro del molde.

Finalizado este desuerado se retiran los quesitos de dentro del molde y se salan con sal fina a razón del 1% del peso del quesito, dependiendo del gusto del consumidor se puede agregar más o ninguna sal.

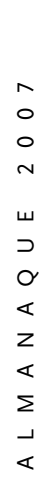





FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Luego los quesos son llevados al refrigerador y se podrán consumir al día siguiente como un quesillo para desayuno acompañado con alguna mermelada; también se pueden dejar unos 10 días dentro de la heladera, dentro de un envase con tapa o dentro de una bolsa plástica, de manera que no se sequen y cumplan una maduración obteniéndose un queso con mayor sabor. Si durante esos días se desarrollan mohos sobre los quesos se pueden lavar con agua y un cepillito suave y luego continuar con el proceso de maduración.

Bien, el cometido de este artículo es simplemente orientarlos a elaborar algunos productos sencillos para hacer en la cocina de su casa, y como siempre estaremos a sus órdenes para evacuar cualquier tipo de dudas que surjan sobre este tema.

GOFIO: DE LOS VIEJOS MOLINOS A LAS MESAS MÁS REFINADAS

SILVANA GÓMEZ PERCOVICH

El gofio, un regalo de nuestros antepasados, producido en antiguos molinos a piedra, ha vuelto a formar parte de la cocina diaria de muchas familias uruguayas, por tratarse de un alimento saludable y natural, recomendado incluso en la dieta de los deportistas, gracias a sus propiedades nutritivas y energizantes, cualidad que se ha mantenido en el tiempo.





Del mejor maíz se obtiene el mejor gofio. Única materia prima utilizada en nuestro país para su elaboración.

Su elaboración se ha visto reducida en los últimos años, llegando a existir actualmente, en el departamento de Canelones, sólo una tahona, la que ha sido declarada De Interés Departamental.

En las duras épocas del siglo XIX, nuestro país se vio enriquecido culturalmente por el aporte que realizaron los europeos que llegaron para establecerse en nuestras tierras en busca de prosperidad.

Los inmigrantes italianos, que en su mayoría venían con posibilidades de invertir, acercaron a América costumbres y tradiciones que se han mezclado hasta ser imperceptibles en el Uruguay de hoy. Del mismo modo los grupos provenientes de otros países del viejo continente. Pero no cabe duda que quienes llegaron en mayor número a la costa del Río de la Plata, y se establecieron entre éste y el Santa Lucía, fueron los canarios.

A fines del siglo XIX, en las siete islas al sur de España, la pobreza era el denominador común que impulsaba a las familias –asediadas por la guerra y la continua erupción de los volcanes– a buscar nuevos horizontes.
Venían "sin padrinos" ni lugar para afincarse, con la única herencia de saber cultivar la tierra y obtener de ella lo necesario para su sustento. Eso los llevó a

expandirse por la zona rural del departamento de Canelones, a desarrollar allí todos sus conocimientos y preservar su estilo de vida, tal como lo hubieran hecho en su lugar de origen. Así pues, vemos en nuestros campos palmas de la variedad Fénix -características de Canarias-, paisajes que pueden asociarse a los de las Islas, y el predominio en muchas zonas, de apellidos provenientes del archipiélago.



Actualmente en desuso, esta piedra debió haber producido el alimento de muchas generaciones.

Más de un siglo después, algunas tradiciones se han desvanecido en la globalización, quedando reducidas a las familias de descendientes canarios o arraigadas en localidades y parajes donde su presencia fue muy notoria. El consumo del gofio –que está resurgiendo en la actualidad–, supo granjearse en aquellas épocas, la aceptación de todos los paladares. La provisión indispensable de los barcos clandestinos que después de la posguerra salían de Canarias, era el gofio, ya que podía conservarse durante mucho tiempo en buenas condiciones. Así se expandió por América y en la actualidad se fabrica en Venezuela, Uruguay y algunas regiones de Brasil.

Este cereal, proveniente del torrado y molido de diferentes granos, fue el "pan" de los canarios, acá y en las islas. Con leche, caldo, miel, aceite o agua, en los tiempos de más hambre, fue sostén del pueblo. Cuando no había trigo o cebada, hasta las raíces de diferentes vegetales fueron la materia prima para fabricar este alimento, que mínimamente mojado formaba un bollo, que servía de almuerzo a los obreros que acudían cada jornada a trabajar en la montaña, aportándole la energía necesaria para cumplir con la dura tarea.

Rico en proteínas, vitaminas y fibras, el gofio fue la alternativa alimenticia de las familias más pobres y despreciado –en aquel entonces– por las clases pudientes. América le brindó a Canarias un producto propio, el maíz (millo), que de la misma manera fue aprovechado y hoy constituye la base de su gofio. El maíz es la única materia prima utilizada en nuestro país para su elaboración.
El departamento de Canelones tuvo en el año 1858 ciento treinta y una tahonas o atahonas, que es el nombre que recibe el molino utilizado para su elaboración. Según los datos recabados por Aníbal Barrios Pintos en su libro "Canelones:



Molino a piedras, actualmente en funcionamiento.
Foto tomada en la Tahona Gualco de la ciudad de Tala.

su proyección en la historia nacional", en ese año existían más tahonas que pulperías. Ya en 1860 el número se había reducido a ciento nueve y hoy sólo queda una, radicada en la ciudad de Tala, que ha sido recientemente declarada De Interés Departamental por la Comuna Canaria.

FORMAS DE CONSUMO

La tendencia actual de consumir alimentos nutritivos, light y 100% naturales, ha rescatado del pasado a este producto, poniéndolo en vigencia, como uno de los cereales con mejores propiedades nutricionales.

La principal forma de consumo es en el desayuno, con leche, café con leche e incluso yogurt. También es utilizado en sustitución de un porcentaje de la harina de trigo, para la elaboración de tortas, panes o galletitas, o como acompañamiento de carnes, guisos y otras comidas típicas. La moderna gastronomía canaria ha posicionado al gofio, dándole cabida en una variada cantidad de platos.

El Dr. Arturo Hardisson de la Torre, catedrático de Toxicología de la Universidad de La Laguna (Tenerife), sostiene que es recomendable su consumo, porque contiene poca grasa y es insaturada, por lo tanto, preventiva de problemas coronarios.
El gofio es un alimento con un elevado contenido de vitaminas B1, B2, B3 y C, proteínas y fibras alimentarias. Aporta además calcio, magnesio, hierro, sodio, iodo y muchos otros elementos minerales indispensables para el desarrollo físico.
Es común escuchar el prejuicio de que hace engordar. Según el Dr. Hardisson ningún cereal produce alteración del metabolismo, porque los hidratos de carbono que poseen, no los absorbe el organismo, sino que, por el contrario, son de liberación lenta.

SU ELABORACIÓN

En la antigüedad se utilizaban para la elaboración del gofio, rudimentarios molinos formados por dos piedras circulares de gran tamaño, que trabajaban en posición horizontal. La inferior era colocada fija, mientras que la superior poesía un agujero



El paso previo a la molturación del grano, es el tostado, el que se realiza en grandes hornos giratorios, que funcionan a leña.

central, por el que se introducía el grano, y giraba sobre la primera para triturar el cereal previamente tostado. Este sistema de molienda es el mismo que utiliza hoy en día la tahona existente en la cuidad de Tala.

La diferencia sustancial es que en el siglo XIX se aprovechaba la fuerza animal, para hacer girar la piedra de la tahona. Posteriormente se fabricaron molinos movidos por viento o agua. La invención de los motores posibilitó la utilización de combustibles como el full oil, el gasoil y más recientemente la energía eléctrica. Hardisson –que además es Presidente del Consejo Regulador del Gofio– destaca que “gofio” es únicamente el que se produce en forma artesanal, es decir, con molinos a piedra, y no con mecanismos más modernos.

La evolución en la forma de elaboración a lo largo de la historia, no ha incidido en el producto, que continúa manteniendo su carácter integral y natural, sin conservantes ni colorantes.

En la actualidad, con el auge de la alimentación natural y la recomendación de su consumo por parte de muchos médicos y nutricionistas, el gofio se abre paso al futuro, gracias a sus propiedades altamente nutritivas.

LOS YUYOS

DR. FERNANDO DROCCO

DR. GUSTAVO EMANUELLI

La difusión del uso de los yuyos posibilita el retorno a los orígenes de la medicina popular, fuente inagotable de sabios recursos. Presentamos aquí una apretada síntesis de algunos conocimientos, acompañada de consejos útiles para un mayor beneficio.



FOTO: CAMILO SCHETTINI.

Durante siglos los conocimientos ancestrales, transmitidos oralmente fueron las únicas defensas de la humanidad contra las enfermedades, la ingestión de tisanas y decocción de hojas era la base de esta práctica curativa que recién con Paracelso tuvo un vuelco hacia la alquimia y la homeopatía.
Al tiempo de la conquista de estas tierras americanas, los métodos utilizados por indígenas y europeos no diferían mucho, aplicándose la rica fitoterapia guaraní.
En los últimos años se ha producido un retorno hacia lo natural, e incluso la OMS ha aconsejado incentivar el uso de estos conocimientos y la investigación.
Por tal motivo haremos una recorrida suscinta por nuestra farmacopea de monte indígena y alguna importada, pero incorporada al acervo de nuestra gente, recomendando siempre la prudencia y el justo uso de estas fórmulas, ya que todo exceso puede ser tóxico. Pero antes que nada hablemos del:

AGUA "Loado seas Señor por la hermana agua que es muy humilde, útil, preciosa y casta" S. Francisco de Asis. Debe ser de excelente calidad y pureza.
Decimos ahora que entendemos por infusión: agregar agua hirviendo sobre las partes activas de la planta al 5%, por lo general equivalente a una cuchara de té, o al 2 % una de café por taza, y dejar reposar cinco minutos. Si decimos decocción entendemos hervir durante 5 minutos 5% o 10% de los principios activos por taza de agua. Cualquier otra preparación se aclarará puntualmente. Elemento muy importante es que las hojas, tallos, flores y raíces deben estar sanas y limpias.

ACHICORIA, *Cichorium intybus*. Se utilizan las hojas y las raíces desecadas.
En ensalada o por infusión al 5% (una cucharita de té por taza) tiene propiedades: laxantes, depurativas, digestivas y antiparasitarias.

AJENJO, Artemisa o Altamisa, *Ambrosia tenuifolia*. Su infusión al 5% tiene propiedades lombricidas y emenagogas. Las flores machacadas con grasa forman una pomada antirreumática.

ANACAHUITA, *Schinus molle* Origen Andino. Propiedades: Su goma resina es purgante y se hacen jarabes para bronquitis. Las hojas en infusión al 5%: emenagogas. La decocción de frutos como antiinflamatorio bactericida y como antiséptico siempre de uso externo. La ingestión de los frutos puede causar vómitos y diarrea.

APIO CIMARRÓN, apio de bañado. *Apium sellowianum*. Su infusión al 5% tiene propiedades: carminativas, digestivas y emenagogas. La infusión al 10%: febrífugo y diurético. La decocción al 10% durante 5 minutos se usa como antiséptico externo en el lavado de heridas y erupciones cutáneas.

ARAZA, *Psidium luridum*. Arbusto de origen americano. Usos: infusión de hojas al 2% estomacal y digestivo. Decocción al 5% antiséptico y hemostático, uso externo en heridas.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).



BORRAJA, *Echium plantagineum*. Origen Europa. Flores en infusión al 5% se usan en baños oculares como emolientes. Ramas en infusión se toman como sudorífico, en bronquitis y fiebres.
La infusión al 10% tiene efecto diurético.

CARQUEJA, *Baccharis trimera*, crispa y articulata. Ramas y flores en infusión al 5% se usan como descongestionante del hígado, en gastritis y como antiulcerosa. Infusión al 10% como febrífugo, tónico y antiparasitario.

CEDRÓN, *Aloysia citrodora.* Origen Sudamérica. Infusión al 5% carminativa, antiespasmódica, estomacal.

COLA DE CABALLO, *Equisetum Giganteum*. Infusión al 5% de la parte aérea, efecto diurético y para eliminar arenillas y cálculos renales. Su consumo excesivo puede ser tóxico.

CONGOROSA, *Maytenus ilicifolia*. Origen Sudamérica. Infusión de hojas y ramas al 5% es diurética, astringente y estomacal. Decocción de las ramas al 2% emenagogo y para dolor menstrual. Decocción al 10% antiséptico de uso externo.

CULANDRILLO, *Adiantum cuneatum*. Infusión al 10% se utiliza para resfríos y bronquitis como sedante bronquial.

DIENTE DE LEÓN, *Taraxacum officinale*. Propiedades: diuréticas, para disminuir el ácido úrico, colagogas, tónicas. Uso: ensalada de hojas o en decocción al 10% de plantas secas.

GINKGO, Ginkgo biloba *L. Gimnosperma*. Origen Asia. Infusión al 5%. Vasodilatador cerebral, generador de circulación colateral en todo el organismo. Previene la trombosis y se usa en retinopatías.

GUACO, *Mikania guaco.* Origen: América tropical. Uso: infusión de hojas al 5% como expectorante. Puede prepararse un jarabe por decocción al 10% agregando miel.

HINOJO, *Foeniculum vulgare*. Uso: infusión de semillas y hojas al 5% útil en catarros, bronquitis, asma. También en flatulencia y dolores cólicos intestinales. Activa la producción de leche durante la lactancia.

LINO, *Linum esitatissimum.* Uso: semillas, efecto laxante. Dejar toda la noche en remojo una cuchara de té de semillas en un vaso de agua y tomar en ayunas.

LLANTÉN, *Plantago major, lanceolata*. Origen: Europa y Asia. Usos: la infusión de hojas al 5% para lavado ocular. Decocción al 5% de toda la planta en faringitis para gargarismos, en metrorragias y también para lavar heridas. Las semillas tienen efecto laxante.

MANZANILLA o MATRICARIA, *Chamomilla recutita*. Origen: Europa. Uso: infusión al 5% como carminativo, antiespasmódico y tónico.

MARCELA, Blanca o Hembra, *Achyrocline satureoides* y Amarilla *Achyrocline flaccida*. Origen: Sudeste de Sudamérica. Infusión de planta entera al 1%: sedante y emenagogo. Infusión de flores al 2%: digestiva, colagoga, carminativa, antiespasmódica e hipocolesterolémica. Decocción al 5%: efectos antisépticos, antibióticos y antivirales. Uso externo.

MBURUCUYÁ, *pasiflora coerulea*. Origen: América. Uso: infusión de hojas y flores al 1% sedante, antihelmíntico, hipotensor, emenagogo. Puede ser tóxico por sobredosis.

MELISA, Toronjil. *Melisa officinalis* Origen: Europa. Uso: infusión al 5% sedante nervioso, estomacal, espasmolítico intestinal. Suele asociarse a manzanilla en forma de té mixto.

MENTA SALVAJE, *Menta rotundifolia*. Origen: Europa. Uso: infusión al 2% estomacal, colagoga y carminativa.

PAICO, *Chenopodium ambrosioides*. Origen: América. Usos: infusión de tallos hojas y semillas al 1% estomacal, carminativa, antihelmíntica, emenagoga. Decocción



5% antihemorroidal y antirreumática. Uso oral y externo. Otras propiedades: reduce la úlcera gástrica y es hipotensora. Insecticida natural. No usar en mujeres embarazadas y en enfermedades hepáticas graves.

PATA DE VACA, Pezuña de vaca, *Bauhinia forficata*. Origen América. Usos: Infusión al 1% hipoglucemiante, diurética, hipotensora, anticatarral. Decocción al 5% para lavar heridas y úlceras.

PITANGA, *Eugenia uniflora*. Origen: América. Usos: Infusión hojas 5% estomacal, carminativa, antiespasmódica y antidiarreica.

POLEO, *Mentha pulegium*. Origen: Europa. Usos: Infusión 2% carminativa, estomacal, emenagoga. Puede ser tóxica por la pulegeona.

QUEBRA PIEDRA, *Phyllanthus niruri.* Origen: América. Uso: infusión al 1% para eliminar cáculos de riñón y vesícula. Es además diurética, hipoglucemiante, miorrelajante y amebicida. Atención, no confundir con la llamada vulgarmente “lechera” *Euphorbia peplus* que es tóxica.

SARANDI BLANCO, *Phyllanthus sellowianus*. Origen: América. Uso: infusión de hojas al 1% hipoglucemiante, diabetes.

TILO, *Tilia tomentosa*. Origen: Europa. Uso: infusión de la inflorescencia con la bráctea al 1 % sedante, hipotensión. No usar frecuentemente.

YERBA CARNICERA, *Conyza bonariensis*. Uso: infusión al 1% descongestivo hepático. Al 3% diurético. Decocción al 10% antirreumático y para eliminar ácido úrico.

ZARZAPARRILLA, *Smilax campestris*. Originaria de Uruguay. Uso: infusión de hojas y ramas 5% digestiva y diurética. Infusión de la raíz 5% antirreumática y diaforética.

FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Plantas medicinales - *Blanca R. Arrillaga de Maffei* - Ed. Nuestra tierra 1969.

Yuyos - *Edo. Alonso Paz / Ma. Julia Basagoda / Fernando Ferreira* - Ed. Fin de Siglo 1992.

Plantas medicinales de la flora indígena - *A. Lombardo.* - Almanaque del B.S.E. Múltiples publicaciones.

GLOSARIO DE PROPIEDADES MEDICINALES:

Antihelmíntico: impide el desarrollo de gusanos intestinales.

Antiséptico: impide el desarrollo de bacterias.

Astringente: disminuye las secreciones y exudados.

Bactericida: mata las bacterias.

Carminativa: favorece la expulsión de gases.

Colagogo: favorece el flujo de la bilis.

Diurética: mejora el flujo urinario.

Emenagogo: provoca el flujo menstrual.

Espasmolítico: calma dolores cólicos.

Febrífugo: baja la temperatura.

Hemostático: disminuye las hemorragias.

Hipotensora: baja la presión arterial.

Sudorífico: baja la temperatura al aumentar la transpiración.



LOS ROSALES: FRAGANCIAS Y COLORES DE NUESTRO JARDÍN

MA. DEL PILAR ACOSTA INGENIERO AGRÓNOMO

Los rosales son plantas que adornan y dan color a nuestro jardín dejándonos maravillar con formas y perfumes, sin embargo necesitan de nuestro cuidado para obtener de ellos su máxima producción. En este artículo podremos aprender sus clases, tiempo y tipos de poda, enfermedades, etc., lo que nos va a ayudar a optimizar el desarrollo de estas plantas con las que la naturaleza nos ha premiado.

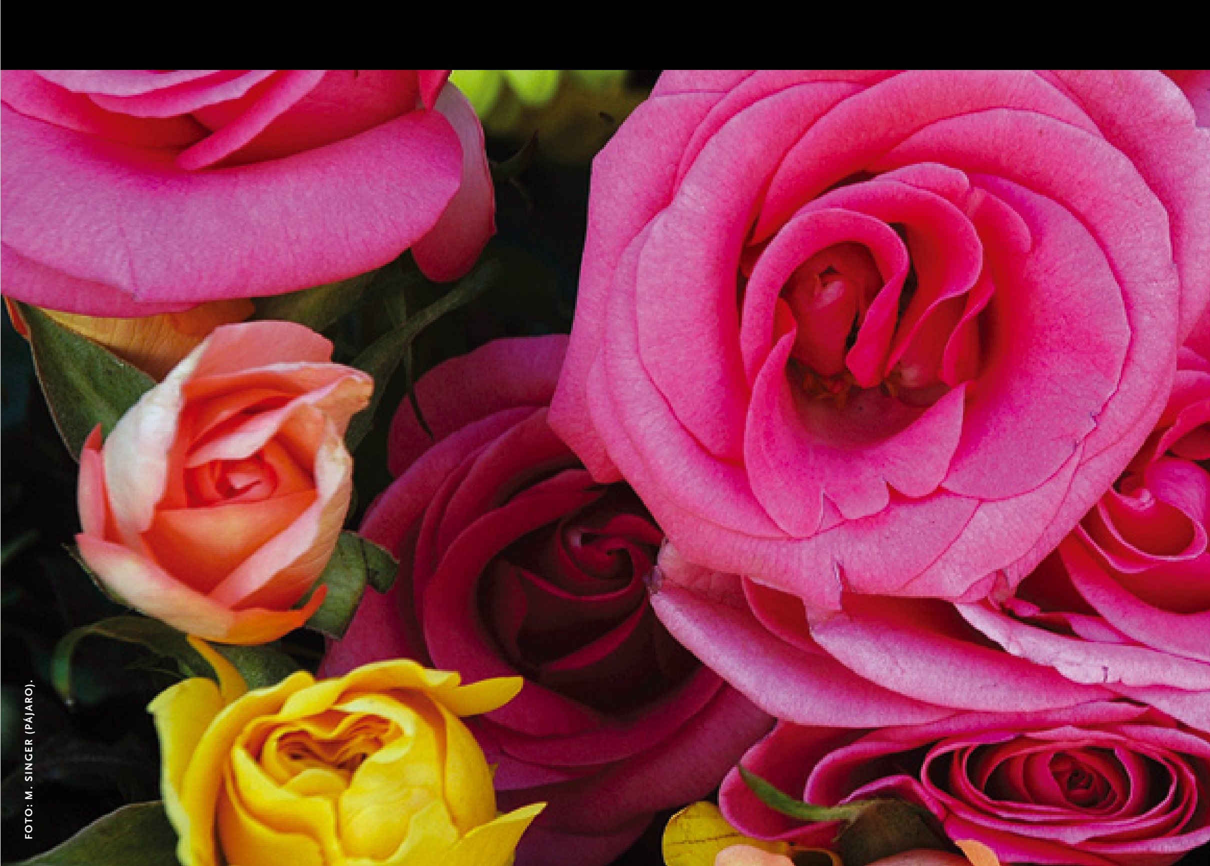


FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

CLASES DE ROSALES

Cada Rosal puede incluirse en una de las 5 clases que se citan.

1. HÍBRIDO DE TÉ

Es la rosa "clásica", se destaca por un capullo largo y puntiagudo que al abrirse permite observar muchos pétalos lisos o aterciopelados, elegantemente curvados hacia atrás y regularmente ordenados para formar un cono central alto.
Su fragancia es moderada a fuerte. Es la flor frente a la cual siempre se comenta ¡ésta es una rosa!

2. FLORIBUNDA

Son de floración ininterrumpida, ya que florecen casi continuamente desde principios de verano hasta finales de otoño. Los racimos de las Floribunda proporcionan mayor coloración que los Híbridos de Té. Son más robustas, más fácil de cuidar y más resistente a la lluvia.
Es el rosal por excelencia para dar color al jardín. Puede crecer como arbusto o como planta estándar.

3. ROSALES MINIATURA

Los rosales miniatura tienen un lugar en el jardín. Si compra las plantas en macetas plántelas sin alterar su sistema radicular. La mejor época para plantar al aire libre es la primavera o a principios de verano. Y cada año las plantas le recompensarán con la aparición de las primeras hojas a principios de primavera, de las primeras flores a mediados de primavera y continuarán en flor hasta que lleguen las primeras heladas. Debe regarse en forma frecuente.

4. TREPADORES Y ENREDADERAS

Existen dos tipos básicos de rosales que trepan: enredaderas y trepadores.
Las enredaderas, tienen largo tallos flexibles con enormes racimos de flores pequeñas. El crecimiento es muy vigoroso y en verano toda la planta es una masa de color aunque sólo se produzca una floración.
Las enredaderas necesitan ser pulverizadas regularmente y la poda puede ser un trabajo molesto. Las flores brotan en la madera nueva y en consecuencia, cada año se debe recortar la madera vieja. Si se desea cubrir una pared o un enrejado normalmente lo más adecuado es escoger un rosal trepador.
Los trepadores tienen tallos más rígidos, flores más grandes y racimos más pequeños que las enredaderas. Las flores brotan de las ramas viejas que forman el esqueleto del rosal, el cual es más o menos permanente. Debido a que su poda y su mantenimiento son más fáciles.

5. ROSALES ARBUSTIVOS

Estos rosales tienen un tipo de floración bastante similar al de una Floribunda o un Híbrido de té. No poseen fragancia. Y su follaje es verde medio.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

CÓMO PODAR LOS ROSALES DE SU JARDÍN

OBJETIVOS DE PODA

El objetivo principal de la poda no es la reducción del tamaño sino el obtener el mayor efecto ornamental o la mayor producción de flores y frutos conservando su salud. Cuando más restringida sea la forma en que se cultiva una planta, más rigurosa deberá ser la guía inicial. Una poda correcta por sí sola no es garantía de sanidad de una planta, también hay que aportar suficiente nutrientes y agua.

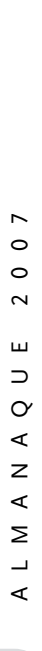
TIEMPO DE PODA

La posibilidad ornamental de muchas plantas solo se consigue con una poda en el momento oportuno, para lo cual hay que tener en cuenta la edad del leño que produce flor. Otros factores son:

- **a)** Tendencia de algunas plantas en exudar sabia al podarlas en fines de invierno y principios de primavera (vid, arces, tipas, etc.) en este caso se debe podar en otoño.
- **b)** Riesgo de heladas o vientos fríos.
- **c)** Efecto retardante de la floración.

HERRAMIENTAS Y EQUIPO

Para un jardín normal se necesitan muy pocas herramientas. Éstas deben ser de buena calidad (a largo plazo resultan más rentables), se deben mantener bien afiladas, engrasadas y guardarlas en lugar seco.



TIPOS DE HERRAMIENTAS:

- Tijeras
- Navajas
- Sierras
- Otras: tijeras de cerco, podadoras de mango largo, sierra eléctrica

TRATAMIENTO DE HERIDAS

Los cortes grandes, de más de 2,5 cm. deben cuidarse para impedir la entrada de patógenos.

ÉPOCA DE PODA

Básicamente depende del tipo (especie) y rosal que se trate pero en general la época es a finales del invierno.

CORTES BÁSICOS

Independientemente de la categoría del rosal hay que tener en cuenta las siguientes prioridades básicas.

a) Cortar tallos secos, enfermos o dañados, débiles hasta llegar al leño sano.
b) Si dos tallos se rozan o cruzan, suprimir uno.
c) Si el centro de la planta se encuentra sobrecargado, abrirlo para que entre luz y circule aire.

HÍBRIDO DE TÉ

a) Quitar leño seco, enfermo o estropeado y tallos endebles.
b) Si hay tallos que se rozan o cruzan, eliminar uno de ellos.
c) Si la planta es adulta cortar desde abajo 1 o 2 tallos principales de la madera vieja.
d) Luego de esto cortar todos los tallos restantes hasta dejarlos entre 15-20 cm. por encima del nivel del suelo.

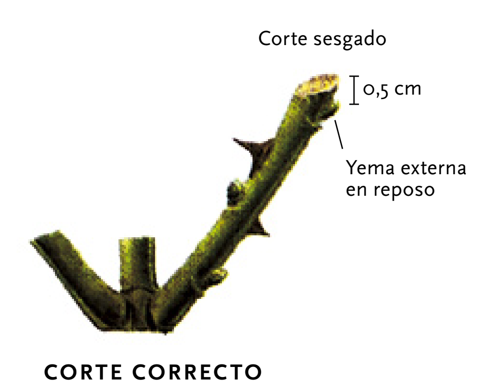
FLORIBUNDAS

Los puntos a), b) y c) son iguales a los híbrido de té.
e) cortar todos los tallos restantes hasta dejarlos entre 25–30 cm.

ENREDADERAS

Por lo general los tallos principales no se cortan solo que superen el espacio que les corresponde. Los laterales se cortan 2/3 de su largo. Luego de la floración se eliminan los tallos que hallan florecidos guiando los nuevos que se formaron esa primavera. Si el rosal se pela de abajo, cortar alguna rama larga para que el rebrote cubra la zona.





CORTE CORRECTO



CORTES INCORRECTOS

ARBUSTIVAS



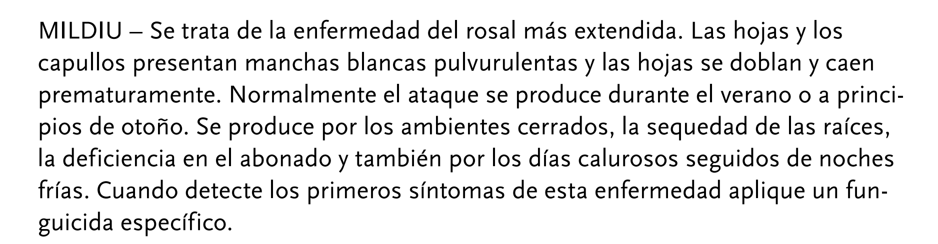
Se podan menos pero florecerán mejor con un poco de atención. Eliminar partes enfermas, dañadas y débiles.

MINIATURAS

Se podan igual que las floribundas pero se reduce 2/3 o 1/5 de la altura total y en algunos casos se requiere entresacar.

ENFERMEDADES

Las enfermedades más importantes son el MILDIU, la MANCHA NEGRA, la ROYA.



MILDIU – Se trata de la enfermedad del rosal más extendida. Las hojas y los capullos presentan manchas blancas pulvurulentas y las hojas se doblan y caen prematuramente. Normalmente el ataque se produce durante el verano o a principios de otoño. Se produce por los ambientes cerrados, la sequedad de las raíces, la deficiencia en el abonado y también por los días calurosos seguidos de noches frías. Cuando detecte los primeros síntomas de esta enfermedad aplique un funguicida específico.

ROYA – No es común, pero cuando ataca suele ser muy peligrosa. En el envés de las hojas aparecen unas protuberancias de color anaranjado, que viran al negro en verano. Los brotes nuevos se vuelven rojizos y se marchitan. Normalmente el ataque se produce a mediados de verano. Utilice un funguicida específico para este hongo.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

MANCHA NEGRA - En las hojas aparecen unas manchas negras con bordes amarillos, que se extienden rápidamente provocando la caída del follaje.
Esta enfermedad empieza pronto y es claramente visible a mediados del verano.
Las infecciones graves se propagan a las yemas foliares y más tarde a los tallos.
Es difícil de controlar. En todos los casos, elimine y queme las hojas enfermas caídas. Pulverice nuevamente en verano al aparecer las primeras manchas.

ACCIDENTES LABORALES

FRANCISCO MÁRQUEZ

Los más de veinticinco años de experiencia en el Dpto. de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales nos han sensibilizado fuertemente en relación a este tema. Además del intercambio diario con trabajadores y empresas, hemos visto en el almanaque una excelente oportunidad para seguir generando conciencia en la mayor cantidad posible de ciudadanos, más allá del rol que pueda jugar cada uno respecto a los accidentes laborales.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

¿CUÁNTO SABEMOS SOBRE EL SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES?

Para ubicar a los lectores sobre la importancia de este tema, basta con mencionar que la cantidad de siniestros ocurridos anualmente en el país supera los 35.000, de los cuales más de 700 generan incapacidad permanente y una cifra superior a 60 trabajadores muertos. Estas incapacidades permanentes acumuladas a través de los años, determinan que el Banco a la fecha abone mensualmente más de 22.000 rentas a personas siniestradas o a sus derecho habientes en caso de fallecimiento como consecuencia del infortunio laboral.

Los accidentes laborales dañan en primer lugar al trabajador lesionado, pero también y no de forma menos importante a su entorno familiar y a la sociedad en su conjunto. Por ello es necesario proteger a nuestros dependientes con el amparo que la ley determina y adoptar las medidas para evitar los siniestros, que en un muy alto porcentaje es posible.

Indudablemente mucho se habla sobre este tema y a diario lo vemos, oímos, o leemos en los distintos medios de información. No por ello es suficiente y quizá siga faltando información o la que se posee no sea la correcta.

Es importante conocer y tener presente algunos elementos que son básicos sobre un tema al que directa o indirectamente podemos estar involucrados, ya sea por nuestra dependencia laboral, en nuestro hogar, en la actividad profesional o comercial que desarrollemos.

A esos efectos plantearemos una serie de preguntas que alguna vez hemos escuchado o nos las hemos hecho y procuraremos dar respuestas sencillas y prácticas a las mismas.

Previamente queremos señalar que en la preocupación del país está presente este tema desde hace casi un siglo, ya que en 1908 se elaboró el primer proyecto de ley al respecto. Con el transcurso de los años se fueron introduciendo numerosas modificaciones, hasta llegar a 1989 en que se aprueba la ley 16074, que es la vigente actualmente. Si bien desde un comienzo se estableció la responsabilidad patronal sobre los accidentes que sufrieran sus dependientes, la obligatoriedad de contratar el seguro para personal obrero o asimilado se determina a partir de la aprobación de la ley 12949 en el año 1961. La ley 16074 introduce cambios a ese respecto y extiende la obligación de asegurar a todos los trabajadores, con independencia de su categoría laboral.

I)¿A QUIÉNES SE DEBE AMPARAR CON LA COBERTURA?

A cualquier persona que realice trabajos para un tercero, con independencia de :

- **Tipo de tareas y categoría laboral** (obrero, administrativo, vigilante, técnico, profesional, doméstica, etc.).
- **Características de la vinculación** (temporal, a la orden, suplente, a prueba, aprendiz).
- **Lugar donde se desarrollan las tareas** (en el domicilio del empleador, del trabajador, en domicilios de terceros por cuenta y orden de su patrón, etc.).



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

- **Si se remuneran o no las tareas** y en caso que se remuneren, sea en dinero o en especies.
- **Tiempo que dure la vinculación laboral** (una hora, un día, un mes, un año, o plazo indeterminado).

II) ¿ES POSIBLE QUE UN TRABAJADOR ACCIDENTADO RENUNCIE A SUS DERECHOS O QUE "ARREGLE" CON LA EMPRESA O LA PERSONA PARA LA QUE TRABAJABA AL SUFRIR UN ACCIDENTE?

NO. El artículo 13° de la ley 16074 establece claramente que "todo acuerdo o renuncia tendiente a liberar al patrono de las obligaciones y responsabilidades es absolutamente nulo".

III) ¿ES CARO CONTRATAR EL SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO?

NO. Señalaremos a continuación cuatro ejemplos, que permitirán comprobar nuestra afirmación y para los que tomamos como base la remuneración mensual de un salario mínimo nacional ($ 3.000).

Los mismos están referidos a coberturas de actividades con bajo, medio y alto riesgo:

Tareas administrativas	$ 1,20 x día. más impuestos
Empleado de almacén o supermercado	$ 2,35 x día. más impuestos
Servicio doméstico	$ 2,35 x día. más impuestos
Carnicería	$ 7,40 x día. más impuestos

Debemos aclarar que como en todo contrato de seguro existe un premio mínimo por emisión, que para el caso de Accidentes del Trabajo es de $ 1.210 anuales, más impuestos.

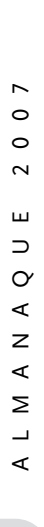


FOTO: MIGUEL GROMPONE.

Como se puede apreciar, con lo que gastaríamos diariamente en un cigarrillo (para riesgo bajo) o el equivalente a menos del 50% de un boleto urbano (riesgo alto), podemos cubrir la contingencia de accidentes laborales de un trabajador.

IV) ¿SON GRAVES LAS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DE NO CUMPLIR CON LA LEY?

SÍ. Todos los accidentes laborales deben ser tratados e indemnizados por el Banco, con independencia de la existencia o no de cobertura a través de la contratación de una póliza. No obstante ello, la totalidad de los gastos que demande la asistencia, indemnización de días perdidos y capital de renta en caso de incapacidad permanente, serán recuperados ante el patrón infractor (artículo 8° de la ley).

Por lo tanto las consecuencias económicas que deberá enfrentar quien haya cometido la omisión, son muy importantes y basta recordar el alto costo diario que implica la internación de un trabajador lesionado en CTI.

Corresponde agregar que la incapacidad permanente es cubierta mediante el pago de una renta mensual vitalicia para el trabajador o sus derecho habientes en caso de fallecimiento, a cuyos efectos el Banco exigirá el depósito del capital que surja del cálculo actuarial correspondiente. Si bien los montos a recuperar guardan directa relación con la gravedad de las lesiones, tiempo de recuperación y la remuneración que percibía el trabajador, los mismos alcanzan cifras muy importantes en dólares.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

Los perjuicios a quienes incumplan la ley no son solo económicos, sino que generan trabas y sanciones administrativas y legales como embargos, impedimento de acceso a créditos, presentación en licitaciones públicas, etc. (artículos 60°, 61° y 62° de la norma vigente).

Tres razones por las que debemos asegurar a nuestros dependientes:

A) La obligatoriedad establecida por la ley 16074 en sus artículos 1° y 2°
B) La obligación moral y social de hacerlo. No podemos transferir a terceros o a la sociedad en su conjunto la reparación de un daño del que somos únicos responsables.
C) Es más barato asegurar a un trabajador que hacer frente a los costos de una demanda del mismo y/o el recupero de gastos que la ley prevé.

V) ¿CUMPLIR CON LA LEY ES ÚNICAMENTE CONTRATAR UNA PÓLIZA QUE CUBRA EL RIESGO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES?

NO. Además de ello, debe cumplirse con las normas en materia de seguridad laboral:

- Ley 5032 aprobada en 1914 y su decreto reglamentario 406/988. Es de aplicación en actividades de industria, comercio y servicios.
- Decreto 89/995 sobre seguridad en la industria de la construcción.
- Decreto 372/99, para la actividad forestal.
- Decreto 179/001 relativo a riesgos eléctricos.

FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

VI) ¿EL CONTRATO DEL SEGURO TIENE VIGENCIA AUTOMÁTICA?

NO. La cobertura comienza a las 0 hs. del dia siguiente al que fue presentada y aceptada la solicitud de seguro correspondiente. Por lo tanto el contrato debe celebrarse con anterioridad al ingreso del trabajador a la empresa.

Deseamos aprovechar la oportunidad de llegar a los lectores del almanaque, para referirnos al mito existente sobre la cobertura de accidentes que sufran los trabajadores media hora antes de ingresar al lugar de trabajo y media hora después de abandonarlo.
El trabajador está amparado exclusivamente en la realización de tareas dentro del lugar de trabajo. El artículo 14° de la ley 16074 excluye expresamente los accidentes sufridos en el trayecto al o del lugar que desempeña sus tareas, salvo los casos excepcionales previstos en el mismo artículo.

Para finalizar señalamos que la contratación de una póliza de Seguro de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, es muy sencilla y basta con dirigirse a su corredor, oficinas de Casa Central, Sucursales y Agencias del Banco de Seguros en todo el país.



RENTA PERSONAL: ASEGURANDO EL FUTURO

CONSUELO LACASSY PAOLILLO

MARCELO DE POLSI

La Renta Personal es una solución real para afrontar con tranquilidad y seguridad diversas etapas y circunstancias de la vida. Existe una a la medida de su necesidad.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO)

En el mercado asegurador, se ha registrado un notorio incremento de la contratación de rentas ya sean vitalicias o temporarias. Éstas, posibilitan cubrir las necesidades de las personas cuando se retiran de la actividad laboral o bien garantizar el bienestar futuro de un tercero sobre el que nos sentimos responsables (nivel de enseñanza, acceso a los sistemas de salud privados, etc.).

Los seguros de rentas son una modalidad de cobertura por la que la empresa aseguradora, se compromete a abonar una prestación mensual a una determinada persona, durante el resto de su vida (renta vitalicia) o durante un determinado período a elección del asegurado (renta temporaria).

Una vez contratado el seguro y abonado el premio correspondiente, se asegura un determinado ingreso a partir de la edad de inicio del pago. Por lo tanto, estas coberturas resultan adecuadas por ejemplo:

- Para utilizarlas como planes de retiro, ya que garantizan la percepción de un ingreso que brindará solidez en la etapa de pasividad.

- Para satisfacer necesidades permanentes de un dependiente o bien aquellas que pueden circunscribirse a un determinado período de tiempo, especialmente en nuestra ausencia

LA RENTA PERSONAL UNA NUEVA GENERACIÓN DE PRODUCTOS DEL BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO

El Banco pone a disposición de los clientes una nueva generación de coberturas, pensadas para atender los requerimientos de aquellas personas que desean diseñar su propio plan de acuerdo con sus necesidades.

Los principales aspectos a destacar serían:

- Coberturas en dólares, a los efectos de lograr la defensa del valor de la prestación.
- Garantía de la prestación final con independencia de los vaivenes de la tasa de interés y calculada sobre la base de tasas superiores a las ofrecidas en el mercado financiero para depósitos a plazo fijo.
- Maximización de los beneficios del asegurado, al considerarse márgenes mínimos para gastos de comercialización y administrativos.
- Flexibilidad en la elección de la edad de inicio de cobro y de la edad de contratación.
- Elección del momento de finalización de la prestación (vitalicia o temporaria)
- Coberturas mixtas de retiro programado y muerte del asegurado (indemnización por fallecimiento).
- Posibilidad de garantizar un período mínimo de renta (renta garantizada).



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

DIFERENTES MODALIDADES DE RENTA PERSONAL:

RENTA PERSONAL INMEDIATA

Cubren las necesidades de aquellas personas que han logrado con el esfuerzo de una vida de ahorro acumular un determinado capital y desean garantizar su futuro con una prestación mensual. En esta modalidad la persona deposita un capital para que se le pague una renta mensual, la que se hace efectiva a partir del mes siguiente del depósito y durante el período que se haya contratado el servicio.

RENTA PERSONAL DIFERIDA

Consiste en el pago de una renta a partir de determinada edad que fija el asegurado. Existe un período de acumulación del capital por aplicación de intereses, entre el depósito del capital y el inicio del pago de la renta. Las rentas diferidas admiten modalidades de pago contado, concebido para aquellas personas que en una etapa de sus vidas disponen de un capital determinado o de pago periódico (mensual o anual), diseñadas para asistir a aquellas personas que desean programar su retiro sobre la base de un ahorro sistemático en el Banco.

INDEMNIZACIÓN POR FALLECIMIENTO

Durante el período comprendido entre la contratación del seguro de renta personal y el comienzo del servicio de renta, es decir el período por el cual se difiere la ejecución del contrato, la persona puede contratar un seguro de vida cubriendo la eventualidad de su fallecimiento.



FOTO: M. SINGER (PÁJARO).

RENTA GARANTIZADA:

Ya sea que la Renta Personal se contrate con servicio de renta inmediato o diferido, existen opciones para garantizar la prestación futura por períodos a su elección. Hecha la opción de garantizar la renta, si el asegurado falleciese con posterioridad al comienzo de percepción de la renta, pero antes del período garantizado, se continuará abonando la renta a los beneficiarios seleccionados o herederos legales, hasta cumplir con dicho período.

Importante:

La Renta Personal del BSE les ofrece:

- la solidez y experiencia institucional
- una tasa de interés asegurada por todo el período, la cual es superior a los planes de ahorro bancario
- la posibilidad de, al llegar a la edad pactada para el inicio de servicio de renta sustituir su cobro por el retiro al contado del capital generado hasta ese momento, el cual se conoce y se garantiza al momento de la contratación.

Las coberturas que hemos presentado, tal vez poco difundidas, significan una excelente alternativa de "comprar" su tranquilidad, seguridad y calidad de vida futuras. Le sugerimos acercarse a su productor de confianza, a nuestras oficinas, al servicio de atención telefónica (+1998) o el ingreso a nuestra página web: **www.bse.com.uy**, donde lo asesorarán sobre el seguro que más se adapte a sus necesidades.



SUCURSALES

Para el BSE, estar cerca de Usted, no es un mero slogan, por eso ponemos a su disposición una Sucursal en cada capital departamental y casi cien agencias en todo el país. Pero además, cuando usted nos necesite, también estaremos disponibles las 24 horas del día, a través de TELESERVICIOS 1998 y desde el interior sin cargo, marcando 0800 1998.

LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
ARTIGAS	AVDA. LECUEDER 252	07723243 - 07723887	07724343
CANELONES	TREINTA Y TRES 524	03322641 - 03324269	03324396
COLONIA	GRAL FLORES 490	05222540 - 05223816	0522349
DURAZNO	18 DE JULIO 500	03622461 - 03623773	03624459
FLORIDA	INDEPENDENCIA 799	03522324 - 03522325	03524606
FRAY BENTOS	TREINTA Y TRES 3151	05622631 - 05624230	05623228
MALDONADO	VENTURA ALEGRE 784	042222221 - 042221425	042231638
MELO	18 DE JULIO 444	06422492 - 06425434	06423182
MERCEDES	CASTRO Y CAREAGA Y ARTIGAS	05322750 - 05322025	05323936
MINAS	18 DE JULIO 573	04422796 - 04425966	04425769
MONTEVIDEO	AV. LIBERTADOR 1465	9089303* TELESERVICIOS:	1998*
PAYSANDÚ	FLORIDA 1100	07223821 - 07223221	07225211
RIVERA	AGRACIADA 554	06223308 - 06225096	0622717
ROCHA	GRAL. ARTIGAS 101	04724450 - 04724878	04724502
SALTO	URUGUAY 1234	07332573 - 07333595	07329761
SAN JOSÉ	18 DE JULIO 489	03422252 - 03426322	03426011
TACUAREMBÓ	18 DE JULIO 276	06322515 - 06322526	06324469
TREINTA Y TRES	J.A. LAVALLEJA 1234	04522435 - 04524264	04525622
TRINIDAD	FRANCISCO FONDAR 611	03642313 - 03644313	03642297

CENTRO DE ATENCIÓN AL CLIENTE CIUDAD DE LA COSTA			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
LAGOMAR	AVDA. GIANNATASIO KM 22	682 73 17 - 682 73 23	682 73 23

AGENCIAS

ARTIGAS			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
BELLA UNIÓN	ATIENDE SUCURSAL SALTO	07792023	07792023
CABELLOS	JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ 229	07762043	
TOMÁS GOMENSORO	RIVERA Y 25 DE AGOSTO	07772224	01112224

CANELONES			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
ATLÁNTIDA	CALLE 22 AV. ARTIGAS Y CHILE	03722783	03722783
EMPALME OLMOS	ARTIGAS S/N ENTRE RIVERA Y L.A DE HERRERA	2955850 - 2955220	2955850
LA FLORESTA	AV. T. Y TRES Y PLAZA RIVERA	03739276 - 03737346	03739276
LA PAZ	JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ 71	3622069 - 3621816	3621816
LAS PIEDRAS	GRAL. FLORES 543 E /T. GARCÍA	3645419 - 364335	3645419
LOS CERRILLOS	OTORGUÉS S/N Y A. CALANDRIA	03362020	03362020
PANDO	AV. ARTIGAS 1199	2922221 - 2925240	AMBOS
PASO CARRASCO	CNO CARRASCO 8053 KM. 15.300	6011494 - 6014691	AMBOS
PROGRESO	DURAZNO ESQ. AV. ARTIGAS	3690572	3690572
SAN ANTONIO	ATIENDE AGENCIA SAUCE		
SAN BAUTISTA	TREINTA Y TRES S/N ESQ. L. A. DE HERRERA	03136521	03136521
SAN JACINTO	LA PAZ S/N	03909508 - 03992681	03992681
SAN RAMÓN	AV. JOSÉ B. Y ORDÓÑEZ ESQ. PENELA	03122842	03122842
SANTA LUCIA	DR. A. LEGNANI 489	03346325	03349716
SANTA ROSA	ATIENDE SUCURSAL CANELONES	03322641 - 03324396	03324396
SAUCE	GRAL. ARTIGAS 1424	2940349	2940349
MONTES	LUIS ALBERTO DE HERRERA S/N	03172141 - 03172067	
SOCA	JUAN JAUME S/N Y BERNAT	03740065	03740065
TALA	BONINI Y 18 DE JULIO	03154317	03154317
TOLEDO	RUTA 6 KM 22.800	2967472	2969060

CERRO LARGO			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
FRAILE MUERTO	ATIENDE SUCURSAL MELO		
RÍO BRANCO	JOAQUÍN GUNDÍN 838	06422492 - 06425434	06423182

COLONIA			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
CARMELO	ROOSVELT 338 BIS	05426815	05426815
COLONIA MIGUELETE	JOSÉ G. ARTIGAS S/N	05752049	05752049
COLONIA VALDENSE	11 DE JUNIO S/N	05588941	05588941
CONCHILLAS	RUTA 21 KM 222,5 RADIAL CONCHILLAS	05772009	05772009
JUAN L. LACAZE	RIVERA 411	05862009 - 05866063	05864030
NUEVA HELVECIA	18 DE JULIO 1367	05544430 - 05546886	05544430
NUEVA PALMIRA	CHILE 1127	05448375	05448375
OMBÚES DE LAVALLE	ZORRILLA DE SAN MARTÍN 1141	05762445	05762445
ROSARIO	GRAL. ARTIGAS 421	05522332	05522332
TARARIRAS	GRAL. ARTIGAS 1895	05742816	05742816

DURAZNO			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
CARMEN	ATIENDE SUCURSAL DURAZNO		
SARANDÍ DEL YÍ	ITUZAINGÓ 355	03679173	03679105

FLORIDA			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
CARDAL	RÁUL CABAÑA NUÑEZ CASI AV. ARTIGAS	03398010	
CASUPÁ	ATIENDE SUCURSAL FLORIDA		
CERRO COLORADO	RUTA 7 KM 143	03182024	
FRAY MARCOS	CYRO GIAMBRUNO S/N	03116001	03116001
ISLA MALA	10 DE JULIO / 25 DE AGOSTO Y NORTE AMÉRICA	03392144	03392144
SARANDÍ	AV. ARTIGAS 971 GAL. DE COMPRAS LOC. 2	03549737	03549737

LAVALLEJA			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ	ATIENDE SUCURSAL MELO		
JOSÉ PEDRO VARELA	LAVALLEJA 471	04559600	04559600
MARISCALA	TREINTA Y TRES S/N	04492002	
SOLÍS DE MATAOJO	AV. FABINI S/N ESQ. 18 DE JULIO	04474105	04474028

MALDONADO			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
AIGUÁ	SAN CARLOS 769	04462229 - 04462079	04462229
BARRA DE MALDONADO	AV. P. EDUARDO V. HAEDO E. L. ESPUMAS	042771793	042771793
LA SIERRA	GREGORIO AZNÁREZ	04390068	
PAN DE AZÚCAR	FÉLIX DE LIZARGA 723	04348515 - 04349330	04348515
PIRIÁPOLIS	TUCUMÁN 1021	04324249	04324249
PUNTA DEL ESTE	CALLE 19 C/GORLERO ED. BAHÍA PALACE L. 007	042445677 - 042446624	042445677
SAN CARLOS	SARANDÍ 806	042669074	042669074

MONTEVIDEO			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
BELVEDERE	JUAN ANTONIO ARTIGAS 4105	3050319 - 3075766	3054350
CARRASCO	USPALLATA 1308 ESQ. RAMBLA	6001784 - 6006794	6016866
CERRO	CARLOS MA. RAMÍREZ 293	3083020 - 3057816	AMBOS
COLÓN	GARZÓN 1738	3206369 - 3206370	AMBOS
GRAL. FLORES	AV. GRAL. FLORES 3439	2098426 - 2037154	2098426
MALVÍN	AV. ITALIA 3885	5084479 - 5088806	AMBOS
MELILLA	GARZÓN 1738	3206369 - 3207154	AMBOS
PIEDRAS BLANCAS	GRAL. FLORES 5483	2154901 - 2163524	2154901
RINCÓN DEL CERRO	CNO. TOMKINSON 2492 Y CNO. CIBILS	3123789 - 3115073	3123789
UNIÓN	8 DE OCTUBRE 3951 ESQ. F. LABORDE	5083482 - 5070952	5070952

PAYSANDÚ			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
CHAPICUY	PARAJE CAPICUY	07504001	
GUICHÓN	18 DE JULIO 232	07422052	
QUEBRACHO	RIVERA S/N	07542103 - 07504189	07504189
QUEGUAY	ATIENDE AGENCIA QUEBRACHO	07542103 - 07504189	07504189

RÍO NEGRO			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
NUEVO BERLÍN	ATIENDE SUCURSAL F. BENTOS		
SAN JAVIER	BASILIO LUBKOV S/N	05623516	
YOUNG	18 DE JULIO 1752	05672430 - 05673995	05672281



RIVERA			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
RIVERA	AV. SARANDÍ 756	06225548 - 06236318	AMBOS
TRANQUERAS	18 DE JULIO S/N	05662145	06562145
VICHADERO	BVAR. ARTIGAS S/N	06542303	06542303

ROCHA			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
CASTILLOS	ATIENDE SUCURSAL ROCHA		
CHUY	LAGUNA NEGRA 174	04742868	04742868
LA PALOMA	ATIENDE SUCURSAL ROCHA		
LASCANO	ITUZAINGÓ 1233	04568114	04568114

SALTO			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
CONSTITUCIÓN	AV. ARTIGAS ESQ. 18 DE JULIO	07642032	07642032

SAN JOSÉ			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
ECILDA PAULLIER	AV. GRAL. ARTIGAS S/N	03492602	03492602
LIBERTAD	25 DE AGOSTO 1038	03452277	03452277
RODRÍGUEZ	LEÓN JUDE 1019	03482164	03482498

SORIANO			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
AGRACIADA	RIVERA Y TREINTA Y TRES	05404019	
CARDONA	RIVERA 27	05368125	05368125
DOLORES	CARLOS P. PUIG 1498	05342122	05342122
DRABBLE	RUTA 2 KM 209,5	05382251	05382251
PALMITAS	ATIENDE SUCURSAL MERCEDES		
SANTA CATALINA	CALLE 13 S/N (FARMACIA IRIBÓN)	05388043	05388043

TACUAREMBÓ			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
ANSINA	LOCALIDAD ANSINA	06309156	
PASO DE LOS TOROS	BATLLE BERRES 863	06642282	06642282
SAN GREGORIO DE POLANCO	VICTORIA S/N	03694187	03694187
TAMBORES	AV. DR. FERNÁNDEZ LASCANO S/N	06308082	
PALMITAS	ATIENDE SUCURSAL MERCEDES		
SANTA CATALINA	CALLE 13 S/N (FARMACIA IRIBÓN)	05388043	05388043

TREINTA Y TRES			
LOCALIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONOS	FAX
CERRO CHATO	ATIENDE SUCURSAL MELO		
SANTA CLARA DE OLIMAR	ATIENDE SUCURSAL MELO		
VERGARA	ATIENDE SUCURSAL TREINTA Y TRES		

cronología
TRANSPORTE

Para estas cronologías se tomaron en cuenta los hechos y protagonistas más relevantes, a la hora de comprender la evolución de los diferentes medios de transporte en Uruguay. Por un tema de espacio fue imposible lograr incluir todos los nombres y acontecimientos que formaron parte de la historia de nuestros transportes.

Como forma de ordenar los datos, se ha dividido esta cronología en cuatro categorías que engloban lo más importante de la historia del transporte:

- aéreo
- carretero (incluye taxis)
- marítimo
- ferroviario

Dentro de cada línea de tiempo se han incluido fechas relevantes y datos importantes que hacen al desarrollo de cada medio de transporte.


aéreo


carretero

taxi


marítimo


ferroviario

Idea editorial: estudiotre
Investigación periodística y textos: Fiorella Galeotti







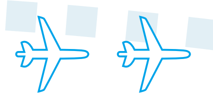
El TAXÍMETRO es el aparato que marca automáticamente la distancia recorrida y el precio del viaje, de allí que los automóviles de alquiler sean denominados TAXIS o taxímetros.

1778 Reglamento de Libre Comercio de España a Indias impulsa un auge comercial en Hispanoamérica y da al puerto de Montevideo una especial jerarquía, al ser incluido entre los destinos habilitados como una terminal marítima mayor.

1782 La Corona otorga la concesión a varios comerciantes para traer a Montevideo mercancías originarias de puertos extranjeros, y la autorización a los barcos portugueses para el desembarco de negros esclavos en las costas del Plata.



1778





1866 A fines de este año se autoriza la instalación de la primera empresa de tranvías de tracción a sangre denominada "Ferrocarril a Sangre de La Unión" y posteriormente "Tranvía de La Unión".



FERRO-CARRIL

UNIÓN

SALIDAS

Tarifa de pasaje

Aviso Tranvía de la Unión.



1852 3 de diciembre. Se inaugura el primer servicio de diligencias, uniendo Montevideo con Minas.

1853 Un pionero, Don Norberto Larranide, procede a importar de Inglaterra modernos ómnibus - diligencias para realizar el mismo recorrido con 6 frecuencias diarias y un costo de 120 centésimos por boleto. Este es el primer trasporte colectivo de Montevideo.

1791 Se autoriza a españoles y extranjeros a realizar, desde África y por término de seis años, la introducción de esclavos con destino al Virreinato del Río de la Plata, Capitanía General de Venezuela e islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico.

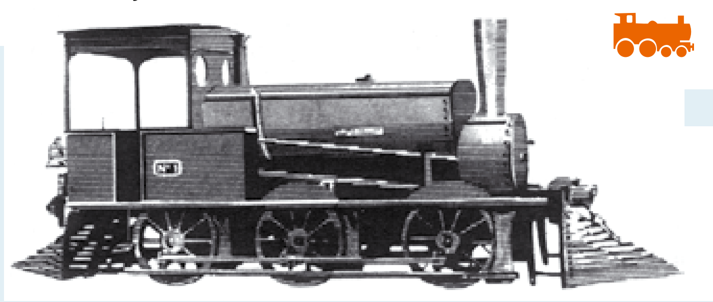
A mediados del siglo XVIII ingresan anualmente al Río de la Plata, entre 15 y 20 buques. En 1792 el número asciende a 62 buques anuales.

El progreso se hace aún más vertiginoso en 1809 cuando arriban 141 barcos, y en 1810 lo hacen 229.

1817 Comienzan a surgir diferentes iniciativas de crear una Escuela Náutica, pero los conflictos políticos hacen que todas fracasen.

1832 1° de enero. Luego de ser izado en la Ciudadela el recién creado Pabellón Nacional, el Coronel Pablo Zufriategui es nombrado Capitán General de Puertos, la más alta autoridad de la Marina del reciente Estado Oriental.

1857 Un grupo de capitalistas afincados en Salto, decide conformar la Compañía Salteña de Navegación a Vapor y encarga a unos astilleros ingleses la construcción de dos vapores fluviales, llamados "Salto" y "Montevideo".



Locomotora General Artigas.

1865 Senen María Rodríguez se presenta al gobierno del General Venancio Flores, solicitando la concesión para construir una línea férrea entre Montevideo y Durazno (205Km) pasando por Las Piedras, Canelones, Santa Lucía y Florida.

El proyecto es aprobado y el señor Rodríguez cede sus derechos a una sociedad anónima, denominada "Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay", quien llevaría adelante las obras.



1868 25 de mayo. Se inaugura la línea de "Tranvía de La Unión". Se trata de vehículos tirados por tres caballos con capacidad para 24 pasajeros.



Boleto del tranvía a la Unión y Maroñas.

Las estadísticas se encargaron de marcar la gran diferencia que existía entre las terminales marítimas del Plata: de 1803 a 1806 ingresaron 123 naves al puerto de Buenos Aires, mientras que al de Montevideo lo hicieron 620.

1869 30 de agosto. Aparece una nueva compañía de tranvías: "Paso del Molino y Cerro".





Boleto del tranvía del Este.

1860 Se calcula que hay en actividad una decena de vapores que comunican diariamente a Montevideo con Buenos Aires, Rosario, Paraná, Corrientes y Asunción, perteneciente tanto a empresarios uruguayos, como argentinos, brasileños y paraguayos. Lo mismo ocurre en el Río Uruguay hasta Salto.

1871 Surge la línea "Tranvía del Centro". Su vida comercial fue efímera. Es adquirida al poco tiempo por los "Tranvías de La Unión", que pasan a funcionar como "Tranvías de La Unión y Maroñas".

A la instalación del "Tranvía del Centro" lo suceden rápidamente nuevas líneas destinadas a cubrir todos los barrios de Montevideo. En 1871 "Tranvía del Este", en 1872 "Tranvía Pocitos, Buceo, Unión".







1865 Se construye el lujoso vapor a ruedas, "América", que navega en el Río de la Plata con bandera italiana, hasta su hundimiento en 1871.

1867 25 de abril. Se inician las obras de la línea férrea entre Montevideo y Durazno, a 450m al norte del actual puente ferroviario sobre el arroyo Miguelete, en el Paso Molino.

El 27 de noviembre del mismo año arriba al país, desde Gran Bretaña, la primera locomotora, que recibe el nombre de "General Flores".

1869 1° de enero. Se inaugura la primera sección de la línea entre la estación Bella Vista y Las Piedras.

1871 Se gana terreno al mar, permitiendo la prolongación de la vía hasta la ciudad. El 15 de noviembre del mismo año se inaugura el servicio hasta Progreso.

1873 A cuatro años de la inauguración del ferrocarril, se completa la línea hasta Juan Chazo. La estación Bella Vista y la vía entre Montevideo y el actual cruce con las calle Uruguayana cambian de ubicación al lugar que ocupan actualmente, y se construyen los talleres en Bella Vista y la primitiva estación terminal en la intersección de Río Negro y Valparaíso.

1873 Comienza a funcionar el "Tranvía del Reducto", conocido en la época como "El Brasilero", por la nacionalidad de su dueño. Fue la única empresa de tranvías de caballitos propiedad de extranjeros.



Boleto de Tranvía del Reducto.

1874 Se funda la compañía de "Tranvías del Norte". Esta empresa en 1884 pasa a llamarse "Ferrocarril y Tranvías del Norte", pasando en 1915 a pertenecer en su totalidad al estado uruguayo. En 1919 ya unificada con el ferrocarril central pasa a integrarse en un todo con el nombre de "T. y F. C. del Estado". Esta fue la única empresa de tranvías que no siguió el camino de la electrificación, continuando sus líneas a tracción sangre hasta bien avanzada la segunda década del Siglo XX. El 31 de diciembre de 1925 realiza su último viaje.

1875 Febrero. Inicia sus viajes una de las compañías de tranvía más moderna, la "Oriental". Fue la de mayor extensión de recorrido, ya avanzada la década del ´80, al instalar las líneas transversales, estableció un revolucionario concepto en el transporte urbano de la ciudad.

Boleto de Tranvía Oriental.

1879 En los astilleros A. & J. Inglis, de Glasgow, es construido el primer vapor fluvial con casco de acero. Es el "Cosmos", destinado al transporte de pasajeros.

El transporte fluvial se efectúa en gran parte por goletas a vela que pertenecían casi todas a navegantes genoveses.

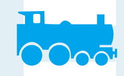
Pequeñas embarcaciones a vela, bergantines, goletas y lugres, fueron el medio de transporte fluvial en el Río de la Plata desde la época colonial hasta prácticamente la mitad de siglo pasado. Algunas vinieron de Europa y otras fueron construidas en pequeños astilleros de nuestro país.

1882 Se dispone que la Capitanía del Puerto de Montevideo pase a denominarse Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos, en razón de depender de ella la Escuadrilla y los demás Puertos de la República.

1878 1° de enero. El Ferrocarril Central pasa a manos de una compañía británica fundada en esa fecha con el nombre de "Central Uruguay Railway Company Limited". Para esta fecha la línea ya llega a Durazno.

En este mismo año aparecen dos nuevas terminales en Montevideo:
La "Estación Norte", perteneciente al Ferrocarril y Tranvía del Norte, y la "Parada Artigas".

1884 El parlamento aprueba la Ley de Trazado General de Ferrocarriles, apostando a una larga y compleja generación de tráfico por y hacia el ferrocarril. Así se esquematizan, por esta ley, seis líneas férreas que, uniendo las capitales departamentales, convergen hacia el puerto metropolitano.



1891 14 de diciembre. Un incendio destruye por completo el edificio de la Estación Central en Montevideo. Por este motivo se comenzara a construir el edificio actual en 1893, siendo inaugurado el 15 de julio de 1897.


Estación Central de Montevideo, 1897.



1912 8 de agosto. Vuela el primer pasajero uruguayo de avión de la República, el aviador don Bartolomé Cattáneo transporta al Sr. Alférez don Eduardo Montautti desde Maroñas a Piedras Blancas.

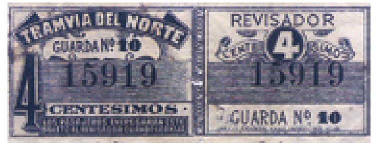
1913 22 de junio. El Alférez don Casáreo L. Berisso realiza su primer vuelo solo en un biplano Farman, desde Los Cerrillos hasta la playa de Malvín, sobrevolando la ciudad de Montevideo. Este hecho lo convirtió en el primer uruguayo en volar solo un avión.

1916 noviembre. Se crea la ley que regula la Escuela Militar de Aviación, actual Escuela Militar de Aeronáutica. Dicho instituto cuenta con seis aviones: un Farman y cinco Castaibert.

1919 Con la llegada del May. Shirley George Kingsley a Montevideo en un avión biplano AIRCO, la aviación comercial tiene su nacimiento en Uruguay. Este avión de motor Rolls Royce podía transportar dos pasajeros en una cabina cerrada detrás del piloto, que iba solo con el parabrisas como defensa.

1890 Hacia 1890 se crea una nueva empresa que explotaba el tranvía "Uruguayo" y el "Montevideo". Su finalidad era hacer el recorrido de circunvalación de la ciudad.

Llegada la década de los ´90 comienzan a sucederse una serie de fusiones o compras de empresas entre sí, que fueron el prólogo de lo que sucedería pocos años después.



Boleto de Tranvía del Norte.

La historia de los autos de alquiler se remonta al principio del siglo XX, acompañando la llegada de los primeros vehículos a motor a nuestro país.

Los ciudadanos más distinguidos de la época rápidamente se interesaron por este nuevo medio de transporte, y entre fines de 1902 y 1905 se inauguraban ya las primeras empresas prestadoras de este servicio, como la de Montaner y Moratorio, sita en la Avenida 18 de Julio 181, que además de sus carruajes provenientes de Francia de las casas constructoras Dion Bouton, Clement, y Bavard de París, traería también los primeros cuadriciclos.

1896 Se instala en nuestro país la "Sociedad Comercial Montevideo", empresa de capitales ingleses, la cual adquirió y unificó a todas las empresas de tranvías existentes.

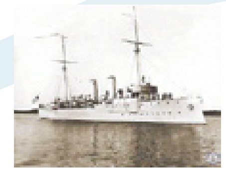
Casi al mismo tiempo de la instalación de "La Comercial", se crea la compañía de tranvías "La Transatlántica", de capitales alemanes.

La explotación del negocio de transportar personas, que hasta el momento estaba prácticamente todo en manos de capitales nacionales, pasará a estar en su totalidad en manos de empresas extranjeras.

1882 Se funda la Escuela de Marina Nacional. Por primera vez la Marina recibe buques específicamente construidos para servicios militares, las Cañoneras: "General Artigas" -construida en un astillero de Trieste, incorporándose al servicio activo en diciembre de 1884- la "General Rivera" -construida en Uruguay, en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios, siendo botado su casco en abril de 1884- y la "General Suárez" -construida en Francia, estaba en estación en El Plata, fue adquirida en 1886 habiendo sido construida en 1863-.

1910 Se adquiere el Crucero "Uruguay", construido bajo especificaciones nacionales en Alemania. Este buque prestó servicios por más de 40 años, siendo un orgullo del país y de la Armada.
El Gobierno adquiere el dique Cibils-Jackson, construido en 1874, a fin de atender requerimientos tanto de buques estatales como particulares.

1916 Nace el Servicio Hidrográfico y se produce la separación de la Escuela Naval de la Militar.
También en junio de 1916, se produce el primer contacto de un buque nacional con los hielos de la Antártida.



Crucero Uruguay. 1910.

1915 4 de enero. El Estado toma a su cargo el Ferrocarril y Tranvía del Norte (línea Montevideo-Barra de Santa Lucía). Al anexársele tres ramales ferroviarios en quiebra el 30 de junio de 1920, se crearon los "Ferrocarriles y Tranvías del Estado" (F.T.E.).



Antigua Estación Central.1915.

1921 Llegan al país los dos primeros coches motores; eran de construcción norteamericana (Geo. E. Nolan) y movidos a vapor. Se intenta utilizarlos en la línea a La Barra, pero no se adecuaban a las pendientes, curvas y a la corta distancia a recorrer. Permanecieron fuera de servicio hasta 1929, cuando sus calderas fueron sustituidas por motores a nafta.

1928 Llega al país desde Estados Unidos el primer coche motor "Brill 55". Debido a su éxito y a las economías que brindaba su utilización, en 1930 llegan 2 más y en 1931 fueron 5.

1934 Llegan 4 coches de mayor tamaño, potencia y velocidad, de modelo "Brill 60".

1919 junio. Kingsley hace su primer vuelo entre Montevideo y Buenos Aires.



Biplano AIRCO, del Mayor Kingsley.

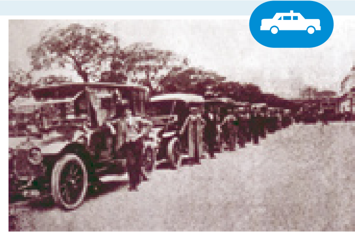
1919 Se forma una sociedad bajo la dirección técnica del May. Kingsley, con el objetivo de explotar un servicio de navegación aérea entre las capitales del Plata. Esta empresa se inicia con un capital de 200.000 pesos oro. A fines de agosto se puede leer en la prensa bonaerense que se había efectuado la constitución definitiva de la primera empresa comercial de aeronavegación, "The River Plate Aviation Co.", entre distintas localidades de la República Argentina y sus países vecinos.

1920 Con la apertura en Montevideo del nuevo aeródromo de Villa Colón o Melilla, los pilotos de "The River Plate Aviation Co.", con aviones AIRCO comienzan a realizar vuelos al interior del Uruguay.



Bimotor Type F5OP.

1912 Aparece en nuestro país el transporte de pasajeros en autobús, cuando el Estado adquirió cuatro vehículos, dos de la marca STOEVER y dos DION BOUTON, para realizar a modo de "ensayo" una línea en Montevideo.

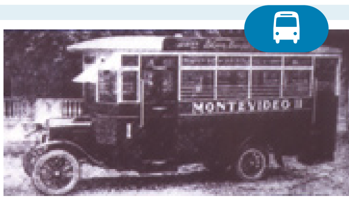


Plaza Independencia. 1914.

1912 12 de abril. Se realiza primer viaje de prueba de los buses del Estado, entre Plaza Constitución y 8 de Octubre y Larrañaga, en un STOEVER Imperial (de dos pisos), con la presencia del Sr. Presidente de la República Don José Batlle y Ordóñez.
La experiencia se ve truncada en sólo tres meses, ya que el empedrado de las calles y las llantas macizas no tuvieron una buena relación.

1914-1918 Se realiza un nuevo intento de instalar servicios de transporte de pasajeros por ómnibus, importando el Ministerios de Obras Públicas nuevos vehículos.

1918 Finalmente comienzan a surgir pequeños autobuses a motor, en algunos casos viejas carrocerías de tranvías a caballo montadas sobre una Ford T.



Montevideo II.



Capitán Miranda 70 años. 1930-2000.

1929 El Gobierno de la República decide la compra de un buque hidrográfico a la Sociedad Española de Construcción Naval, así, el flamante "Capitán Miranda", se incorpora a la Armada el 16 de diciembre de 1930. Este buque cumplió tareas de relevamiento de nuestras aguas jurisdiccionales por varias décadas.



1934 Sancionada la primera Ley Orgánica de la Armada, se producen importantes cambios en la organización. Se crea la Inspección General de Marina y se incorporan diversos servicios: Meteorológico; Oceanografía y Pesca; Iluminación y balizamiento, tomando a su cargo todos los faros, balizas, material y personal que anteriormente estaban en la órbita del Ministerio de Obras Públicas.

1936 Finalmente llegan los últimos 4 coches "Brill 60". Pero como la utilización de motores a nafta se muestra poco económica, en 1938, llegan al país 10 coches simples y 5 articulados "Ganz", construidos en Hungría y equipados con motores diesel. Todos eran propiedad de los Ferrocarriles del Estado, y además eran arrendados a los ferrocarriles británicos, prestando servicios denominados "Águila Blanca" y "Águila Azul", rápidos entre Montevideo y las principales ciudades.

1948 31 de diciembre. El parlamento nacional da su aprobación a los proyectos para la adquisición de los ferrocarriles británicos. Y un mes más tarde se concretará su transferencia definitiva al Estado.

1952 19 de setiembre. Se crea la actual Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E), con la estructura de un ente autónomo y los atributos monopolistas correspondientes al sector del transporte terrestre que representa.

La red ferroviaria nacional se ajusta a un plan de dispersión radiada, de tipo colonial, con eje en Montevideo. Como es sabido adolece de la falta de interconexiones transversales con las líneas principales. La mayor parte del trazado corresponde al tendido de una vía única, de trocha normal.



1921 Fusión de las compañías "The River Plate Aviation Co." y la "Franco – Argentina de Aviación", nace la "Compañía Río Platense de Aviación". El propósito de ésta era implementar un servicio aéreo regular entre la Argentina y los países vecinos, comenzando primero con los vuelos en el Río de la Plata. Dieron comienzo los vuelos regulares entre Buenos Aires y Montevideo. Estos vuelos además de pasajeros transportaban correspondencia, haciéndolo sin cargo para los dos correos el argentino y el uruguayo. Se usaban aviones AIRCO D.H.16, con capacidad para cuatro personas.

1927 Se instala la primera línea aérea norteamericana en Uruguay: la compañía "Boeing Airplane Company", gracias al Cnel. Ralph O´Neill.



Diario del Plata. 1919.

1929 O´Neill con la ayuda del millonario James H. Rand Jr. de la "Remington Rand Corporation", comienza la formación de la NYRBA, una compañía aérea que uniría las grandes ciudades latinoamericanas del Atlántico con Nueva York, por medio de hidro anfibios o botes voladores, dada las dificultades de crear una cadena de aeropuertos.



1922 Se instalan los medidores de taxímetro, lo que garantizaba el buen uso del servicio y le proporciona su nueva denominación que se mantiene hasta hoy: TAXIS.



1919 De los 1.647 vehículos empadronados en Montevideo 1.197 son automóviles.

1923 Hay 16.552 vehículos automotores en Montevideo.

1926 13 de abril. Se instala el primer servicio de ómnibus urbano de capitales privados en la ciudad de Montevideo. Don Pedro Reyno con su Lancia ("El baúl", como se la conocía), realiza la primera frecuencia entre Plaza Independencia y Larrañaga y 8 de Octubre.
A partir de entonces comienzan a proliferar en toda la ciudad distintas líneas de autobuses.

1925 Guillermo Perazza inicia los viajes entre Colonia y Montevideo con su Ford T carrozado para 8 personas.

1928 Comienzan a integrarse en cooperativas por líneas, y colocan en sus parabrisas el nombre de la cooperativa que integraban. Se distinguen por una letra: A, B, C.

1931 Treinta y ocho pioneros deciden agremiarse para poder enfrentar la grave "crisis del 29". Es así que el 6 de agosto de 1931 firman en una modesta vivienda de la calle Ituzaingó y Cerrito el acta fundacional del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay (C.P.A.T.U.)



1935 Se decide la compra de tres Guardacostas para la custodia de nuestro extenso litoral oeste, encargándose su construcción a los astilleros italianos Cantieri Navali Riuniti.

1936 9 de febrero. Arriban al país los tres Guardacostas; el A1 "Paysandú", el A2 "Salto" y el A3 "Río Negro", que prestarán servicios en aguas nacionales, principalmente en el Río Uruguay.

1939 17 de diciembre. Frente a las costas montevideanas, se produce el hundimiento del acorazado de bolsillo alemán "Admiral Graf Spee".



Graf Spee. 1939.

1940 Se crea la Base Naval de La Paloma, como apostadero de la costa atlántica.

1944 Al arribar la Corbeta "Maldonado", buque con capacidad antisubmarina, se inicia una etapa de renovación tecnológica, que se consolidará en la década de los ´50.

1953-1955 Se continuaron recibiendo remesas, dentro de las cuales llegaron máquinas diesel eléctricas "General Electric", de línea principal, de procedencia norteamericana. Con todo este material comenzaba la "dieselización" del parque de A.F.E.

1959 El ferrocarril, frente a las grandes inundaciones, salva las comunicaciones de toda la república, al ser el único medio capaz de funcionar en condiciones casi normales, encargándose del transporte de los damnificados y del socorro.



Red ferroviaria nacional.

1963 Se completa el parque tractivo de línea con la incorporación de 25 locomotoras "Alsthom", de fabricación francesa y 14 locomotoras.



Estación Central. 1960.

1935 1939

Durante el primer mes de funcionamiento de la compañía aérea NYRBA, por todos los medios de prensa se publicaban avisos y artículos referentes a sus horarios, tiempo de vuelo, precios de los pasajes, comodidad de sus aeronaves, etc.



Puerto de Buenos Aires. 1929.



Parada El Gaucho. 1928.

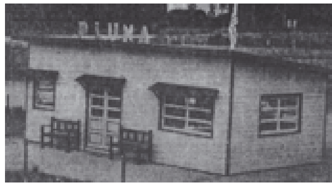
1947 La Prefectura General de Puertos cambia su denominación por la de Prefectura General Marítima, pasando a depender del Ministerio de Defensa Nacional y crea dentro de su organización la Compañía de Gases, unidad que da origen a la actual Unidad de Apoyo Operativo de la Prefectura Nacional Naval.



El transporte de pasajeros ha variado muy poco desde 1955 hasta 1968, tanto en su valor numérico como en la dirección geográfica de los desplazamientos.
El promedio de los pasajeros transportados es del orden de los diez millones anuales.



1930 NYRBA inaugura un servicio rápido de correo aéreo entre Estados Unidos y Uruguay, con llegada a Melilla. Ya se habían implementado en Uruguay una red de aeródromos en la ruta que seguían los aviones de línea, como campos de alternativa o terrain de secour.



Melilla. Aeroestación de PLUNA.

1928-1933 Son quince las cooperativas de autobuses integradas. La primera de ellas fue "Cooperativas de Ómnibus Línea D" (en agosto de 1928) y la última de este proceso la "F Norte" (a comienzos de 1933).



1953 Arriba a nuestras aguas la Fragata "Montevideo", que será también empleada para viajes de instrucción de aspirantes de la Escuela Naval.



Fragata Montevideo.1953.

1967 Por iniciativa del entonces Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, se crea una comisión especial integrada por técnicos de esa cartera y de A.F.E, para el estudio de la situación de los ferrocarriles y la propuesta de medidas para su recuperación.

1931 La NYRBA inauguró el verdadero servicio de pasajeros entre Uruguay y Estados Unidos.

1932 Es un año negro por los accidentes que ocurrieron.

1933 El Couzinet 70 de "Air France", un pesado trimotor, vuela a Montevideo, aterrizando en Pando ante una gran multitud que lo fue a recibir.

1935 Se crea la División de Aeronáutica Civil como dependencia de la Dirección de la Aeronáutica Militar que controlará sus actividades.

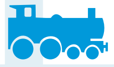
1935 La mayoría de los concesionarios de los servicos de transporte de la línea Montevideo/Colonia creó la Organización Nacional de Autobuses, ONDA.

1937 22 de diciembre. La Intendencia de Montevideo promulga el decreto N° 1750, otorgado a la Cooperativa Uruguaya de Transportes Colectivos S.A. -C.U.T.C.S.A- la concesión por dieciséis años, para la explotación de los servicios de transporte colectivo de la ciudad de Montevideo, en vehículos de tracción automotriz con cualquier combustible salvo la energía eléctrica.

1955 El Gobierno autoriza la construcción en el país de tres lanchas para la Prefectura General Marítima, botándose al año siguiente las PS 1, 2 y 3.

Ante la necesidad de cruzar el Río de la Plata rápidamente surge a fines de los ´60 la empresa ALIMAR S.A. que con sus tres alíscafos cubría el trayecto Buenos Aires - Colonia en 60 minutos.

1969 Funcionan 41 de las 75 locomotoras diesel de la línea principal, 21 de las 28 de maniobras y 11 de los 31 coches motores del ente, lo que motiva la reactivación de 70 máquinas a vapor, provocando un enlentecimiento de los trenes. Y la degradación continuó.





1936 Los hermanos Márquez Vaeza, Alberto y Jorge fundan PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea) Sociedad Colectiva.



Churrinche, de PLUNA.

En sus inicios PLUNA comienza a operar al interior del país con dos biplanos bimotores de Havilland D.H. 90 -"Churrinche" y "San Alberto"- siendo Salto el primer destino regular realizado.

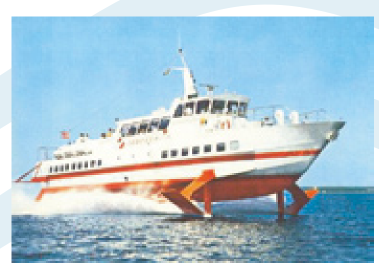


San Alberto, de PLUNA.

1947 Diciembre. La red tranviaria de la capital es entregada al estado, como parte de pago de deudas engendradas durante la Segunda Guerra Mundial, dando lugar a la creación de la Administración Municipal de Transporte (AMDET).

Los tranvías eléctricos, ya con los días contados, continuaron circulando en competencia con los modernos autobuses a motor y los recientemente llegados trolleybuses (1915).

1956 17 de noviembre. Último viaje de los tranvías. Fue 48 horas antes de cumplir medio siglo de circulación en Montevideo.



Alíscafo Flecha del Litoral. 1978.

1947 Comienzan a prestar servicios urbanos dos empresas nuevas: "Transportes Urbanos S.A." -TUSA- y "Autobuses Montevideo S.A." -AMSA-.

Dos años más tarde son vendidas a A.M.D.E.T., empresa del Municipio de la ciudad.



En 1940 hay 44.500 automóviles en todo el país. En 1945 comienzan a circular por la derecha. En 1952 hay 125.000 automóviles en todo el país.

1970 *La Inspección General de Marina pasa a denominarse Comando General de la Armada, título aún vigente y en 1973 la Prefectura General Marítima pasa a llamarse Prefectura Nacional Naval, pasando a depender nuevamente del Comando General de la Armada.*

1957 Hasta este año los coches no tenían ningún color que los identificara como taxis. Lo único que lo indicaba era el taxímetro y la chapa.

1958 Llegaron los primeros Mercedes Benz. Estos sí eran todos negros. Se los conocía como "Hormigas negras".

1958 Fruto de la iniciativa de un grupo de taximetristas dispuestos a sumar esfuerzos y a ofrecer un mejor servicio surge por primera vez en Montevideo el despacho de taxis radio controlados.

1977-1978 Se lleva a cabo la transformación del "Capitán Miranda" en Velero Escuela, convirtiéndose a partir de entonces no sólo en un instrumento indispensable en la formación de los futuros Oficiales de la Armada, sino también en un real embajador itinerante.

1973 La primera locomotora "Alsthom" recuperada sale de los talleres de Peñarol.

1976 Finaliza el plan de reconstrucción de locomotoras "General Electric" y "ALCO", y también se recuperan los coches motores.

1976-1977 Llegan al país importantes partidas de material usado de la armada estadounidense; locomotoras, vagones de carga desarmados y también se adquieren locomotoras diesel y seis coches intermedios de primera clase para aumentar la capacidad de los trenes.

1977 Se crea una red de rápidos a Rivera, Melo, Río Negro, La Paloma, Punta del Este y Fray Bentos.

1982 25 de agosto. Se inaugura el puente ferroviario sobre la represa de Salto Grande, creando una conexión internacional con Argentina y Paraguay.



Estación Central. 1960.

1944 Con la expropiación del aeródromo de Melilla, el aumento de más de un cien por ciento de su área y finalización de una pista de aterrizaje de césped, pero con base y drenaje, de más de mil metros de longitud, es factible que puedan aterrizar y despegar aviones del porte de los DC-3 de "Pan American", a la espera de la finalización del Aeropuerto Internacional de Carrasco, en construcción.

1948 El Poder Ejecutivo autoriza a la compañía "Air France" a realizar dos viajes por semana a Uruguay. Primero se utilizaron aviones Douglas DC-4, luego los sucedieron los Lockheed Constallation 049, luego los L-749 y poco después llegaron los Super Constallation L-1049

1949 Los aviones de PLUNA comienzan a operar en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, usando la actual "Plaza de Armas" de la Brigada Aérea I.

1950 Al entrar en operaciones en estas rutas el Boeing 377 de "Pan American", para 86 pasajeros, con cuatro motores de 3500 HP cada uno, al que se lo denominaba "El Presidente" por su porte, cabina de dos pisos, con ocho tripulantes a su servicio, el flujo de turistas comenzó a aumentar. Con este aparato el vuelo a Nueva York se pudo efectuar en un día con escala en Río de Janeiro y Puerto España.



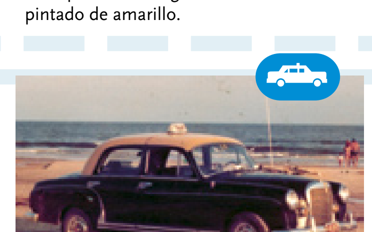


Vehículo marca De Soto (1948). Julio 1950.

1963 Se otorgan tres permisos nuevos a las empresas cooperativas; COETC, UCOT y COME, para explotar líneas urbanas.

1965 Se resuelve la liquidación de la empresa municipal A.M.D.E.T., absolutamente deficitaria, distribuyendo sus líneas y vehículos entre sus funcionarios que se agruparon en tres nuevas cooperativas: COTSUR, RAINCOOP y COOPTROL.

1973 Por un decreto de la Intendencia Municipal de Montevideo se comienza a exigir que todos los coches de alquiler sean negros con el techo pintado de amarillo.



Mercedes Benz. 1960.

Capitán Miranda. 1960.

1981 Arriban tres lanchas patrulleras clase "Vigilante", construidas en astilleros franceses; "15 de noviembre", "25 de agosto" y "Comodoro Coe".

1986 2 de noviembre. Se incendia el alíscafo Flecha del Litoral regresando de Colonia. La tragedia provocó 4 víctimas fatales y 11 desaparecidos, de las 116 personas que había a bordo.

1980–1982 A.F.E adquiere de segunda mano en Alemania, 28 ferrobuses "Uerdingen" repartidos en dos series diferentes, junto con 28 acoplados. El calamitoso estado de las vías nacionales, sumado a la sobrecarga a la que eran sometidos hizo que muchos fueran dados de baja por desperfectos.

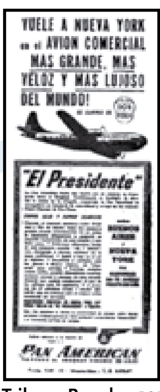
1985 El directorio asumiente de A.F.E., contrata un consorcio para que realice un estudio de factibilidad de líneas y de funcionamientos del ente.

1987 30 de diciembre. Se resuelve la supresión del servicio de pasajeros.

1988 2 de enero. Circulan solamente los trenes que tienen como destino Montevideo.

1988 11:41hs. del sábado 2 de enero. El último tren de pasajeros; el ferrobus 157 cumpliendo el servicio 5424 proveniente de Pan de Azúcar, llega a la Estación Central.

Los restantes coches de pasajeros fueron esparcidos por estaciones del interior del país. Y las estaciones fueron desmanteladas o destinadas a otros fines.



Tribuna Popular. 1950.



1960 Se inaugura el aeródromo de "El Jagüel", un aeropuerto de pista de balastro afirmado.



Inauguración de EL JAGUEL.

1970 El Tribunal de Cuentas autoriza el convenio de PLUNA con IBERIA para el arrendamiento-compra del Boeing 737. El 16 de marzo de este mismo año se iniciaron los vuelos comerciales en el 737 a Buenos Aires.



Boeing 737-200. 1970.

1985 *Unos 561.966 vehículos automotores circulan por el país en una red vial nacional de 9712 km.*



1992 COTSUR cesa sus actividades redistribuyendo las líneas entre COME, COETC y RAINCOOP.

A principios de este mismo año las líneas de COOPTROL pasan a manos de C.U.T.C.S.A.

En el área suburbana la integración de los permisarios en cooperativas y empresas fue más lenta, destacándose la formación de la Organización Nacional de Autobuses ONDA en 1935, de COPSA en 1930, de CITA en 1941 y de Tala-Pando en 1945.

1994 Los coches comienzan a usar una mampara, que separa al pasajero del conductor, como medida de seguridad para los choferes.

1987 2 de agosto. Se inicia el 8° viaje de Instrucción del "Capitán Miranda" en el cual el Velero-Escuela cumple la primer vuelta al mundo.

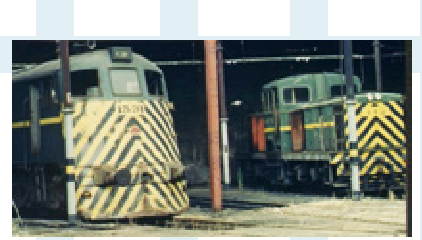
1992 12 de diciembre. Se embandera, en el muelle deportivo del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, el Maxi Yacht "Uruguay Natural".

1993 26 de enero. El "Uruguay Natural" parte integrando la regata "Buenos Aires-Río de Janeiro" XVII edición, logrando todos los premios disputados.

1990 La Intendencia de Montevideo decide contratar la circulación de trenes especiales desde San José y Florida hasta Yatay para acercar personas a la fiesta criolla en el Prado. El 8 de abril corrieron los 2 primeros trenes, 826 días después de la supresión de los servicios de pasajeros.

1991 Se realiza el primer paso para la reimplantación del servicio de pasajeros, con el llamado a empresas interesadas en la explotación de la línea Montevideo-25 de Agosto.

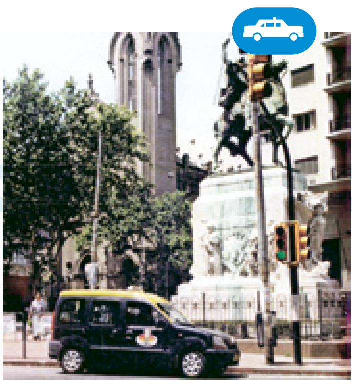
1993 Con la circulación de 2 trenes que en esa ocasión llegan a Florida para las celebraciones de la declaratoria de la Independencia, se restablecieron los servicios regulares entre Montevideo y 25 de Agosto.



Talleres de Peñarol. 1992.

1988 Una bomba instalada por terroristas destruye un “Jumbo” de la compañía “Pan American”, matando a 270 personas lo que constituyó un duro golpe a la confianza de los potenciales pasajeros en los vuelos intercontinentales de la aerolínea.





Taxi actual. Noviembre 2002.

1995 La que hasta entonces era Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea es privatizada, transformándose en una empresa de economía mixta y pasándose a llamar PLUNA LINEAS AEREAS URUGUAYAS S.A., compuesta por 49 % de capital estatal y 51 % de capitales privados.

Durante estos últimos años la empresa PLUNA ha encarado un proceso de modernización y ampliación de flota, operando las rutas regionales con Boeing 737-200 y un Boeing 737-300, el cual comenzó a operar en la temporada de verano 2002.

El taxi ha sido refugio y fuente de trabajo de inmigrantes de España, Italia, Portugal y la dolida Armenia. El taxi ha sabido ser ambulancia que transporta al herido, coche de novio de los menos pudientes, acompañante a la última morada, primera e improvisada cuna del recién nacido y también se ha teñido con la sangre de sus propios mártires que enlutaron a toda la Familia del taxi.



En los últimos años hemos sido testigos del aumento de arribo de cruceros a nuestros puertos, tanto de Montevideo como de Punta del Este. Del 2001 al 2006 se registro un aumento de llegada de buques cruceros que va de 72 a 106.

2001 *19 de Julio. Se automatiza el Faro de Isla de Lobos. Continúa con la misma señal luminosa de 1 destello blanco cada 5 seg.*

1993 Llegan al país 10 nuevas locomotoras diesel "General Electric" como preludio al "Plan Maestro para la Reactivación del Ferrocarril", puesto en practica a principios de 1994.

1995 El nuevo directorio de A.F.E. fija como prioridad la renovación de las vías de las líneas que esperan tener gran incremento de trafico de madera, que son Montevideo-Rivera, Piedra Sola-Fray Bentos y Florida-Blanquillo.

1996 31 de diciembre. A.F.E. rescindió el contrato con la empresa Ferrotransporte para la explotación de la línea Montevideo-25 de Agosto, tomando a su cargo el servicio.

1998 Marzo. A.F.E. vende la Estación Central y su playa de maniobras al Banco Hipotecario para realización de un negocio inmobiliario conocido como "Proyecto Fénix".



Fuentes:
- Libro “Historia de la Aviación Comercial en el Uruguay” de Juan Maruri.

*Aclaración: Por un tema de espacio fue imposible hablar de la llegada al país de todas las compañías aéreas que operaron y operan en Uruguay. Se realizó una selección de alguno de los momentos más destacados.



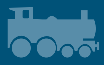
Fuentes:
- Ing. Werther Aralewis.
- Libro "Historia del Transporte en el Uruguay" de Marcos Silvera Antúnez.



Fuente:
Héctor Tellechea - Gerente del CPATU.



Fuente: Armada Nacional.



Fuentes:
- Rodolfo Fontella de "Amigos del Riel".
- Libro "Los transportes" de Luis M. Marmouget.

TEMA ANUAL

Pequeñas y grandes historias del transporte en Uruguay

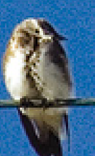
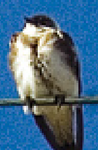
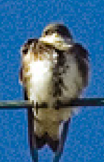
En esta edición del Almanaque, se pretende mostrar la diversidad de historias que encierran los pequeños y los grandes transportes de nuestro país. Reflejar parte de ese progreso de los medios que ayer y que hoy mueven a los uruguayos.
Innumerables y emocionantes vivencias de pioneros audaces, de visionarios, de luchadores incansables, de soñadores, de encuentros y desencuentros, de triunfos y derrotas, donde por aire, por tierra o por mar, las personas buscaban llegar más lejos... mirar más allá de su horizonte.



Del mismo modo que en las cronologías, en el tema anual también se realizó una selección de algunas historias de vida, de lugares y de empresas, que nos identifican a lo largo de los años, sin pretender realizar un relevamiento completo de todas las formas de transporte y comunicaciones que existen y que existieron en el Uruguay.

Los invitamos a viajar a través del tiempo, a recorrer diversos rincones de nuestro país, y a descubrir las vivencias de algunos héroes anónimos que día a día nos permiten llegar a destino.





Idea editorial: estudiotre
Investigación periodística y textos: Fiorella Galeotti
Fotografías: Marcelo Singer (pájaro)



EL VAPOR DE LA CARRERA

Una parte de nuestra historia dibujada en el río

LA UNIÓN DE DOS ORILLAS...

Si realmente hubo algo que unió a los uruguayos con los argentinos durante más de un siglo, sin duda fueron los viejos y entrañables vapores de la carrera con sus viajes nocturnos entre los puertos de ambas márgenes del Plata. El antiguo salón de pasajeros del puerto de Montevideo, hoy con sus enormes ventanales de vidrio blindado, guarda los recuerdos de una época no muy lejana que tuvo como protagonista al Vapor de la Carrera.
General Alvear, Ciudad de Corrientes, 33 Orientales, Ciudad de Asunción, General Artigas, Ciudad de Buenos Aires, Ciudad de Montevideo, son los nombres de algunas de las naves que hicieron la historia más emocionante de la navegación fluvial del Río de la Plata.

Desde que aparecieron, los vapores de la carrera tuvieron mucho que ver con el desarrollo económico de la región. Pero aún mayor fue su importancia desde el punto de vista social, ya que durante largos años fueron quienes permitieron el contacto diario entre los habitantes de Argentina y Uruguay. Muchas figuras relevantes y trascendentes del último siglo y medio, de ambas naciones, viajaron alguna vez a bordo de alguno de estos vapores.

Se calcula que por ejemplo en 1860 había en actividad una decena de vapores que comunicaban diariamente a Montevideo con Buenos Aires, Rosario, Paraná, Corrientes y Asunción.

FOTO: MIGUEL GROMPONE



EMPRESAS PIONERAS

Varias empresas y empresarios formaron parte de esta historia, como la "Compañía Salteña de Navegación a Vapor", con su vapor a ruedas con capacidad para 80 pasajeros ubicados cómodamente en primera clase y 40 en segunda.
También "La Platense, Cie des Chargeurs", con sede en París, la cual fue fundada en 1882 con el propósito de establecer en el Río de la Plata y sus principales tributarios, servicios de transporte de pasajeros y cargas con buques a vapor construidos en Francia y Escocia. Fue así como en el año 1883 La Platense inaugura sus servicios con los paquetes "Apolo" y "Minerva", británicos, y los franceses "Leda" "Castor" y Pollux".
"Apolo" y "Minerva", fueron los primeros vapores equipados con iluminación eléctrica que llegaron al Río de la Plata. Contaban con los últimos adelantos, tanto de técnica como de lujo y confort para el transporte fluvial de pasajeros, en una época en la cual la fastuosidad parecía ser patrimonio exclusivo de los buques transatlánticos. Ambos vapores tenían capacidad para 500 toneladas de carga y podían transportar 160 pasajeros en primera clase, en lujosos camarotes para dos o cuatro personas y 150 en salones dormitorios de segunda clase.

Después de un tiempo de funcionamiento esta empresa se unió a otra empresa británica y así nació "La Platense Flotilla Co.", recordada por muchos. Varios nombres se siguieron sumando a esta historia de buques, vapores, puertos y ríos. La entrada en escena de Nicolás Mihanovich, un hombre que fue determinante para la navegación en el Río de la Plata, marcó un cambio cuando años más tarde la Sociedad de Navegación a Vapor que llevaba su nombre adquirió las naves de "La Platense Flotilla Co.", cambiando su bandera británica por la argentina. Este gesto se anticipó a las leyes de cabotaje que después impondrían la nacionalización e inscripción de los barcos y tripulantes argentinos que navegaban con pabellones de otros países. Entre el 1909 y 1916 la empresa de Mihanovich se expandió y su evolución fue la "The Argentine Navigation Co.", que contaba con vapores para 364 pasajeros.



ALGUNOS RECUERDOS...

Desde fines del siglo pasado, los vapores de la carrera zarpaban desde la Dársena Sur del puerto de Buenos Aires a la hora 19. Inmediatamente se servía la cena y más tarde, ente las 22 y las 23, se daba un té con bizcochos ingleses. Al día siguiente, entre las 6 y las 8 se servía el desayuno.
En las noches de verano se formaban prolongadas tertulias entre los pasajeros, en las cubiertas del buque o dentro de alguno de sus salones, donde también se podía disfrutar de distintos juegos de mesa. Los vapores fondeaban en la bahía de Montevideo y el transporte de los viajeros hasta tierra firme se realizaba en botes. Los dueños de éstos debían esperar a que las autoridades de sanidad marítima arriaran la bandera amarilla, lo cual daba vía libre al desembarco. Se lanzaban entonces en desenfrenadas carreras para llegar primeros al vapor y a viva voz ofrecían sus servicios destacando las cualidades o virtudes de sus embarcaciones.



UN TRÁGICO NAUFRAGIO

El 27 de agosto de 1957 zarpó el vapor "Ciudad de Buenos Aires", en una noche de invierno calurosa, que luego de un rato comenzó a cerrarse y a quedar con tanta niebla que la visibilidad era cero. Esto lo llevó a chocar con el carguero estadounidense "Mormacsurf". En ese momento varios pasajeros recorrían la embarcación, otros permanecían en el bar y algunos ya se habían retirado a sus camarotes. Casi cien personas perdieron la vida en el siniestro; el "Ciudad de Buenos Aires" quedó partido en dos y sólo asomaban a la superficie la punta de sus dos palos y la pantalla del radar. El río nuevamente estaba de luto como en 1871 con el hundimiento del "América" y en 1909 con el del "Colombia".

UN INCANSABLE NAVEGANTE

El “Ciudad de Montevideo” fue un hermoso vapor de la carrera que navegó por la cuenca del Plata durante 49 años. Había sido construido en Gran Bretaña por la firma Cammell Laird en 1915, medía 111 metros de eslora, desplazaba 2.177 toneladas y podía transportar 537 pasajeros. Realizó durante muchos años el servicio Buenos Aires - Montevideo, así como también navegó entre los puertos del Paraná, y llegó incluso a Asunción del Paraguay.
Los memoriosos recuerdan haber disfrutado en los lujosos salones del vapor de los ensayos de la orquesta del maestro Juan D´Arienzo, con Salamanca al piano y la voz de Héctor Mauré, quienes venían a Uruguay a ofrecer sus actuaciones.

EL FINAL DE UNA ETAPA

Los años setenta marcaron el fin de una era en la larga historia de los vapores de la carrera. El servicio se interrumpió cuando en Argentina y Uruguay gobernaban regímenes de facto; el motivo que se adujo fue la escasa rentabilidad de la línea.
Los barcos tuvieron diferentes destinos. Por ejemplo, el “33 Orientales” fue vendido a Grecia; el “Nuevo Ciudad de Buenos Aires” también fue vendido a otra empresa naviera; y el “Ciudad de Formosa” pasó a manos de la armada argentina.



LOS ÚLTIMOS AÑOS...

En 1980, luego de un prolongado paréntesis, el vapor de la carrera volvió a cruzar el Plata. El Estado argentino había licitado dos vapores, y dos empresas ganaron. “Ferrylíneas” compró el “Ciudad de Paraná” y la novel compañía “El Faro” compró el “Ciudad de Mar del Plata II”. Este último comenzó su actividad en diciembre de 1980 y enero de 1981, trasladando a Montevideo excursiones de argentinos que venían a presenciar los partidos del “mundialito” de fútbol organizado por Uruguay.
Durante el verano los servicios se multiplicaban debido a la demanda en las fechas de recambio de turistas, algo similar a lo que ocurre actualmente. A medidos y a fines de mes se realizaban los “viajes de rebote”: se arribaba, por ejemplo, al puerto de Montevideo, y una vez que desembarcaban los pasajeros y autos, se regresaba inmediatamente a Buenos Aires en busca de más turistas. Por esta razón era común que los dos vapores coincidieran en el mismo puerto.

Los inspectores de migraciones viajaban en los vapores para realizar allí su trabajo y agilitar el desembarco. El inspector de turno entregaba los permisos de entrada y permanencia en el país de destino, finalizando su tarea a las 23 horas cuando llamaba por alta voz a los rezagados.

Cuando los viajeros eran muchos, en la boite del vapor se jugaba al bingo; se vendían los cartones y se conformaba así un pozo bastante atractivo para el ganador. El juego duraba varias horas y de esta manera los pasajeros acortaban la travesía.

El destino de estos últimos vapores de la carrera que llegaron en actividad hasta nuestros días fue distinto. El “Ciudad de Paraná” fue vendido por “Ferrylíneas Argentinas” a una empresa naviera privada que lo utilizó un tiempo en la línea Buenos Aires y Montevideo. Luego, a causa de un conflicto judicial, se mantuvo inactivo y fondeado frente a la costas del departamento de Colonia, hasta que fue remodelado por una compañía fluvial que lo utiliza para viajes entre Buenos Aires y el puerto de Juan Lacaze. El “Ciudad de Mar del Plata II”, anclado en un puerto sobre el río Paraná, aguarda la resolución judicial que lo mantiene interdicto por deudas. Un triste destino que, por el deterioro y falta de mantenimiento, lo acercan indefectiblemente al desguace en algún astillero. Mucha de la historia contemporánea quedará para siempre flotando en sus pasillos, en sus camarotes, en sus salones de reunión, donde se atesora la magia de sus viajes a través del Río de la Plata. Un barco que permanece en la memoria colectiva de muchos uruguayos, ya que fue el responsable de trasladar, el 15 de junio de 1984, a Wilson Ferreira, de regreso al Uruguay.

FUENTE:
LIBRO “HISTORIAS DEL VAPOR DE LA CARRERA” DE RICHARD DURANT



UNA VIDA SOBRE RIELES

Eduardo Clavijo
Conductor de coches motores de AFE

De la próspera época en la cual el ferrocarril constituyó el transporte casi hegemónico del Uruguay, quedaron historias, y quedaron vidas que aún hoy permanecen estrechamente vinculadas al riel.
Eduardo Clavijo es uno de esos tantos héroes anónimos para los cuales el tren significó y significa mucho más que una forma de ganarse la vida... es sin duda una pasión.
Hoy a sus 53 años, desde su puesto de encargado de la Remesa Bella Vista de coches motores, repasa su vida y sólo encuentra grandes satisfacciones.

"Es un trabajo que no lo cambiaría por nada, haberme sumado a la familia del ferrocarril, haberme decidido a subirme a un coche fue la mejor decisión de mi vida. Aunque ahora, después de 4 años acá en los talleres, no sé si volvería a las vías... la familia tira, ya tengo a mis nietos... pero igual la adrenalina de estar de un lado al otro se extraña mucho."

UNA FAMILIA FERROVIARIA

Eduardo heredó su vínculo con el ferrocarril de su bisabuelo, del tiempo de los ingleses donde las cuadrillas trabajaban en el armado de las vías. A partir de ese momento los Clavijo comenzaron a escribir su historia entre rieles. El destino quiso que su esposa también proviniera de una familia ferroviaria y ahora su hijo, único heredero del apellido Clavijo, espera ansioso que surja un llamado de personal para tener la oportunidad de ingresar en AFE. Una familia que tiene puesta la camiseta del ferrocarril y los rieles al hombro.





LA RESPONSABILIDAD DE UN CONDUCTOR

En 1975 Eduardo comenzó a prepararse para el gran desafío de conducir coches motores. El aprendizaje no fue fácil, incluyó muchas horas de estudio y de prácticas en las distintas secciones de AFE. Una etapa imposible de evitar si el deseo era ser un buen conductor.

"Aprendías todo sobre el funcionamiento, la mecánica, pero la verdadera experiencia de lo que implica conducir una máquina, un coche, la encontrás sólo cuando te subís y arrancás. Se aprende en el día a día... los kilómetros recorridos son los mejores maestros".

Un viaje en tren es como un viaje por nuestra vida, llena de embarques y desembarques, de pequeños accidentes en el camino, de sorpresas agradables, con algunas subidas y bajadas tristes.

"Los años y los kilómetros te muestran como es la vida. Aprendés a tratar a la gente, a convivir con los otros, con todo lo bueno y lo malo que eso encierra, a resistir la soledad, pero también a disfrutar de las alegrías y de las grandes recompensas que encontrás en el camino. No es fácil, pero a medida que vas sumando kilometraje en un coche empezas a amar la vida y al ferrocarril".

El conductor es responsable de la máquina y de todas las personas que está trasladando. Si ocurre un incidente, dentro o fuera del tren, el conductor es quien debe hacerse cargo de solucionarlo. Los años que lleva Eduardo en esta profesión lo colocaron frente a muchas situaciones, algunas muy felices y otras muy duras.
En el año 1978, cuando recién hacía tres años que había ingresado a AFE, la entrada a Manga lo enfrentó a uno de los momentos más difíciles de su vida.

"Era una policía que estaba cruzando la vía cuando el taco de una de sus botas se atoró en el riel, eran esas botas largas hasta la rodilla todas acordonadas. Yo veía la desesperación de la mujer por intentar desengancharse, al mismo tiempo que yo intentaba detener el coche, a pesar de saber que era imposible. Uno se siente tan impotente ante cualquier imprevisto, sabés que evitar una desgracia no depende de vos. Con el tiempo te vas acostumbrando a que estas cosas te pueden pasar en cualquier momento, pero las imágenes, el ruido a huesos rotos, eso te queda para siempre, no se te borra más."

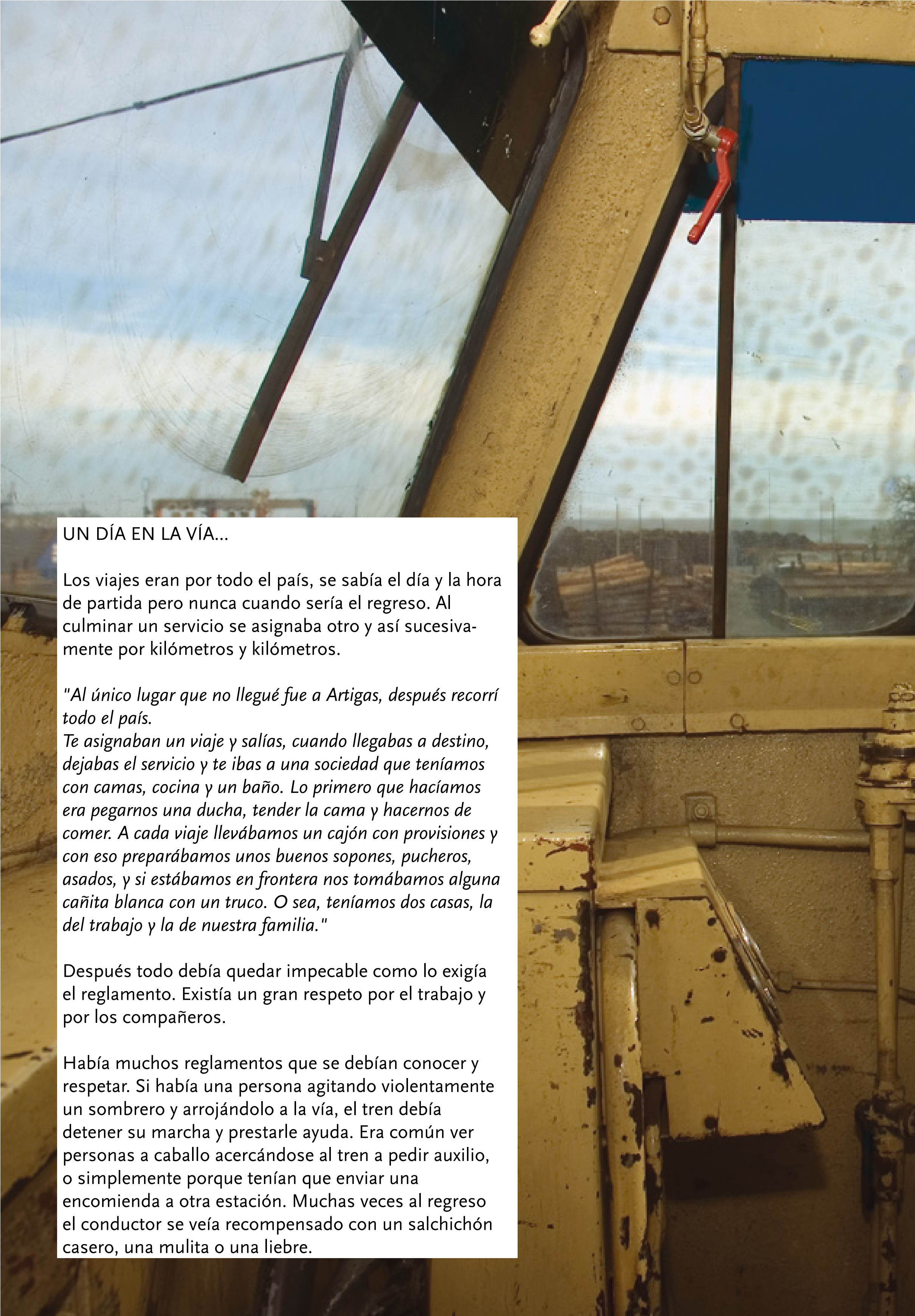
Ese día ni la alegría de llegar a su casa y ver a sus dos hijas pudo calmar su llanto.
En esa época AFE contaba con un equipo completo de servicio médico que también incluía psicólogos, quienes lo trataron y ayudaron a salir de ese gran shock emocional.



En Uruguay hay tres tipos de trenes:

- Los Brill 60, son coches chicos que se manejan casi como un auto. Tienen caja de cambio en tercera, embrague y acelerador. Lo único distinto es que tienen sólo freno de mano y no tienen dirección.
- Los Ganz Mavag, que son mucho más grandes, en Uruguay hay sólo dos, el 910 y el 916. Estos sí sólo se manejan acelerando y frenando porque tienen cambios automáticos.
- Los Ferrobuses, que eran de los subtes alemanes, tienen seis cambios.

El "botón de hombre muerto" es la diferencia entre la vida y la muerte. Si un conductor, por cualquier motivo, deja de apretar un pedal o botón que tienen todos los coches, se va a encender una luz, después de unos segundos comenzará a sonar una bocina, y finalmente, si el conductor no reacciona, se va a detener el coche por completo.



UN DÍA EN LA VÍA...

Los viajes eran por todo el país, se sabía el día y la hora de partida pero nunca cuando sería el regreso. Al culminar un servicio se asignaba otro y así sucesivamente por kilómetros y kilómetros.

"Al único lugar que no llegué fue a Artigas, después recorrí todo el país.
Te asignaban un viaje y salías, cuando llegabas a destino, dejabas el servicio y te ibas a una sociedad que teníamos con camas, cocina y un baño. Lo primero que hacíamos era pegarnos una ducha, tender la cama y hacernos de comer. A cada viaje llevábamos un cajón con provisiones y con eso preparábamos unos buenos sopones, pucheros, asados, y si estábamos en frontera nos tomábamos alguna cañita blanca con un truco. O sea, teníamos dos casas, la del trabajo y la de nuestra familia."

Después todo debía quedar impecable como lo exigía el reglamento. Existía un gran respeto por el trabajo y por los compañeros.

Había muchos reglamentos que se debían conocer y respetar. Si había una persona agitando violentamente un sombrero y arrojándolo a la vía, el tren debía detener su marcha y prestarle ayuda. Era común ver personas a caballo acercándose al tren a pedir auxilio, o simplemente porque tenían que enviar una encomienda a otra estación. Muchas veces al regreso el conductor se veía recompensado con un salchichón casero, una mulita o una liebre.



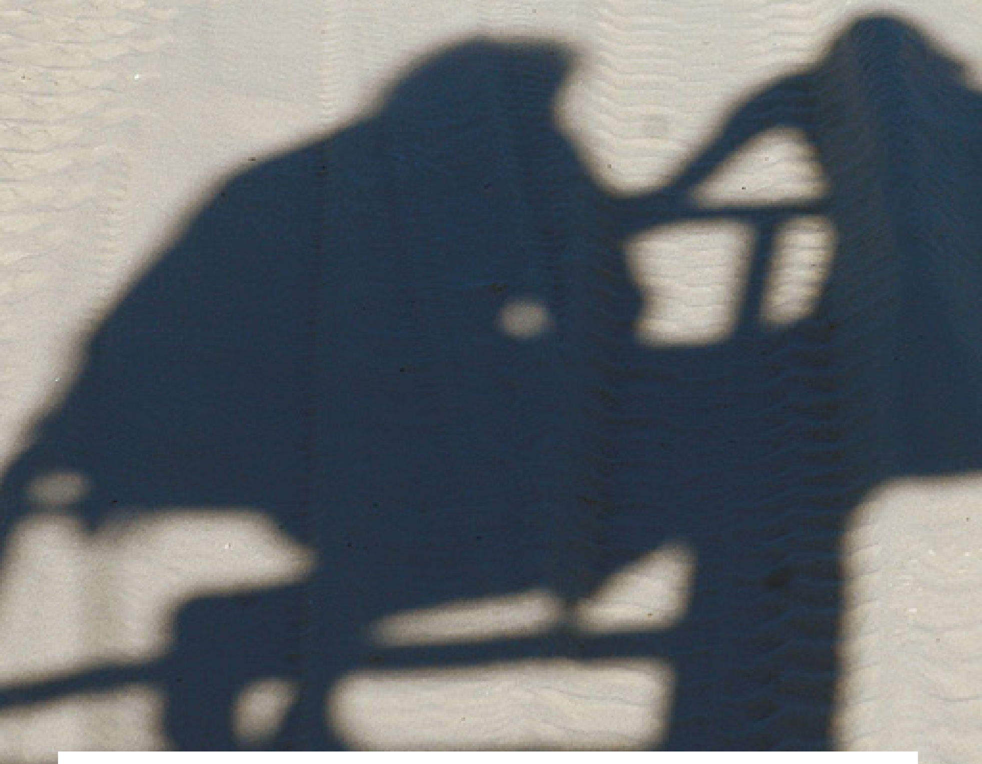
La velocidad permitida era de 80 kilómetros por hora. Los viajes de aproximadamente 500 kilómetros no tenían relevo, sólo los viajes largos como a Rivera tenían previsto un cambio de conductor en Paso de los Toros o en Durazno.

LA REFLEXIÓN

"Desde que entré en AFE sentí que éste era mi destino y cuando sacaron el servicio de pasajeros para mí fue como si me hubiesen quitado un pedazo del corazón. Una vida en la vía es muy intensa y te deja de todo; amigos, gente que hasta el día de hoy te saluda y te reconoce, alguna que otra nana a causa del traqueteo constante durante horas, paisajes inolvidables, como los amaneceres en el Valle Edén o las noches de tormenta eléctrica en el medio del campo... pero sobre todo la gran satisfacción de conocer casi todo el Uruguay y de haber llegado a lugares por los que sólo el ferrocarril tiene la posibilidad de pasar".

UN PUENTE A LA NATURALEZA

José María Beques "El Canario" del Cabo Polonio



Un punto del Uruguay donde conviven pasado y presente en perfecta armonía, bajo la atenta mirada de un misterioso faro, inaugurado el 1° de mayo de 1881. Si bien el verdadero origen del cabo sigue estando en discusión su singular belleza es algo que nadie puede objetar.

Para el historiador Orestes Araujo, el nombre del cabo está relacionado con un accidente de navegación ocurrido el 31 de enero de 1735, fecha de naufragio de un navío proveniente de Cádiz, que se llamaba "El Polonio". En ese lugar, años más tarde, se construyó un faro de recalada, encargado de vigilar la costa más peligrosa para cualquier embarcación que surque el atlántico uruguayo.

UN LUGAR DONDE LA NATURALEZA SE IMPONE

Ubicado en el departamento de Rocha, entre los balnearios Valizas y La Pedrera, a 270 kilómetros de Montevideo, esta zona del Este, enmarcada entre el Océano Atlántico y extensas dunas, configura un paisaje privilegiado de nuestro país.
Durante mucho tiempo, el Polonio permaneció completamente aislado, hasta que en 1914 el gobierno instaló allí una planta de explotación lobera, y a partir de ahí comenzó a surgir una pequeña aldea de trabajadores vinculados a la faena de los lobos y a la pesca.

Sus bellezas naturales lo han convertido en el preferido de quienes gustan de la vida tranquila, en contacto directo con la naturaleza en un estado casi primitivo.
Fue así como varias décadas más tarde, algunos aventureros, apasionados por despegarse de la civilización, comenzaron a descubrir aquel pobladito remoto que se encontraba detrás de las dunas, donde hoy viven 80 personas en forma permanente.
Manteniendo sus dificultades para poder llegar y disfrutando de las carencias de su infraestructura, donde el ambiente en sí es una de sus mayores atracciones, el Cabo Polonio comenzó a recibir cada día más visitantes.

UN CAMINO, UNA HISTORIA...

La forma de acceder al Cabo también tiene su propia historia, una historia cargada de emociones y de valientes.
Poco años atrás, sólo se podía llegar en carro, o simplemente caminando por las inmensas dunas o por la orilla del mar, cruzando el arroyo de Valizas y caminando siete kilómetros por la costa.
Se ha dicho muchas veces que debido a la imposibilidad de acceder en automóviles, el Cabo Polonio logró conservarse casi genuino.
Desde esa época la historia de un hombre, oriundo de Tacuarembó, se unió para siempre a la de este tan particular punto del Uruguay. Hace 56 años sus padres lo bautizaron José María Beques, pero desde 1985, todos los conocen como "El Canario".

"Yo llegué a Rocha un poco de casualidad, buscaba un lugar tranquilo, vine a pasear, a conocer y me gustó tanto que me quedé para siempre, porque de acá no me voy más.
Fui recorriendo todo, desde La Paloma a la costa del Chuy, y cuando llegué a Valizas dije aquí me quedo y me instalé.
Y bueno, prácticamente enseguida empecé a ganarme la vida con el tema del transporte al Cabo."

“EL CANARIO”

Cuando los carros comenzaron a cederle el paso a los vehículos a motor, se suma a esta historia "El Francés", considerado por muchos un visionario. Con él no sólo se dejaron de usar los carros tirados por caballos, sino que también se comenzó a cobrar por pasajero, ya no más por viaje como se hacía hasta ese momento. "El Francés", un personaje que dejó su huella por estos lados del mundo, le marcó el camino a "El Canario".

"Cuando yo arranqué a trabajar con "El Francés" me tocó vivir ese momento de transición del carro al vehículo 4x4. Nosotros salíamos desde Valizas y teníamos que atravesar el arroyo, antes, llegar era toda una aventura. Muchas veces el agua te tapaba el motor y te quedabas parado en el medio del arroyo, ahí los propios pasajeros eran quienes te ayudaban a salir... era una época más dura pero muy linda. Ya llevo más de 20 años trasladando gente rumbo a ese paraíso que todavía sigue poniendo obstáculos a su llegada. Hoy por hoy tengo mi propia empresa, "El Canario", pero ahora igual las cosas cambiaron, ya no se puede entrar ni por las dunas, ni desde Aguas Dulces, ni desde Valizas, sólo por el Camino de Vialidad."

"En temporada alta llegamos a trasladar un promedio de 300 pasajeros por día. Tengo siete vehículos, entre 4x4 y 6x6, éstos llevan de 35 a 40 personas, son camiones fuertes, comprados al ejército. En verano, la empresa tiene un régimen de trabajo de 24 horas, del 1° de diciembre al último día de turismo se trabaja sin parar. Cualquiera puede llegar a la hora que sea que siempre va a encontrar un vehículo que lo traslade. Somos un chofer para cada vehículo, durante el día estamos los siete y nos vamos rotando las noches, o sea las guardias nocturnas. Tiene que ser así, no hay vuelta, hay que aguantar, ya que es cuando más se trabaja. Sólo a causa de alguna tormenta muy grande he tenido que suspender el servicio y disculparme con los pasajeros por no poderlos trasladar, hay veces que el mar esta realmente muy peligroso".







LOS QUE LLEGAN, LOS QUE NUNCA SE VAN

El Cabo no cuenta con agua corriente, ni teléfonos, ni electricidad, pero sus pequeños restaurantes iluminados con lámparas a mantilla y faroles a keroseno, los mariscos y los pescados recién sacados del mar, y ese encanto que lo caracteriza, hacen que cada vez más turistas de todo el mundo lleguen a conocerlo y no se quieran ir.



MUCHO MÁS QUE UN TRANSPORTE

La tarea que desempeñan los choferes no sólo implica la conducción del vehículo, deben hacer de guías, mostrando las playas, los animales, las bellezas del paisaje, y asesorando a los visitantes sobre los lugares donde se puede ir a comer y a hospedarse. Pero también son quienes, contratados directamente por las empresas, se encargan de transportar y repartir toda la mercadería para los distintos comercios del Cabo.

"Nosotros hacemos de todo un poco, de guías turísticos, de proveedores, de lo que sea necesario, digamos que somos el nexo entre el Cabo y el resto del mundo.
A veces se hace un poco agotador pero igual es tanto lo que te gratifica que el cansancio se aguanta sin problema.
Si bien hacemos siempre el mismo trayecto cada viaje se transforma en una aventura nueva, en cada viaje conocés a alguna persona diferente que muchas veces viene desde muy lejos... yo que sé, que te puedo decir... haber conocido este lugar y dedicarme a este trabajo es lo mejor que me pasó en la vida."

FUENTE:
Ministerio de Turismo y Deporte



CICLOVÍAS

UNA FORMA DE VIVIR LA VIDA A PEDAL

"Yo me imagino a Montevideo llena de bicicletas. ¿Por qué no ponen los carriles de una buena vez? Carriles en la rambla, en las avenidas, en las calles anchas. La bicicleta se usa poco, por el peligro de que te rompan el cráneo...
La bicicleta es el medio de transporte más barato, sin contar las piernas, y no envenena el aire, ni contamina el silencio, ni tapona las calles. Si hubiera carriles, el país ahorraría petróleo y mucha gente ahorraría pasajes y se liberaría del tormento de los ómnibus repletos."

De "El derecho a la alegría" de Eduardo Galeano.



SUBITE A LOS PEDALES...

Hoy por hoy en todo el Uruguay circulan aproximadamente unas 500 mil bicicletas.
La crisis por la que atravesó el país durante los últimos cuatro años originó una serie de cambios en la vida cotidiana de los uruguayos, provocando un impacto muy grande en la manera que la población se desplaza diariamente para realizar sus distintas actividades: disminuyó el uso del ómnibus y del auto, y aumentó el uso de la bicicleta, el andar a pie y la moto.

A pesar que todavía para algunos la bicicleta sigue representando un placentero medio de disfrute, para muchos otros, para cada día más, se ha convertido en un artículo de primera necesidad, ya que su uso como medio de transporte les ayuda a disminuir los gastos del hogar.
Según diversas encuestas la cantidad de desplazamientos realizados en bicicleta aumentó más de un 100% entre el año 1997 y el 2003. Si bien esto sucedió en todo el país, fue en la población capitalina donde el uso de la bicicleta se triplicó.
La "población a pedal" sigue aumentando, y aunque en el Plan de Ordenamiento Territorial se ha programado la construcción de varias ciclovías, la Intendencia capitalina, a corto plazo, no tiene prevista la construcción de ninguna de ellas.
Hace algunos años varias organizaciones no gubernamentales y ciudadanos comunes formaron un movimiento llamado "Subite a los pedales", que los últimos viernes de cada mes, realizaban bicicleteadas por la Avenida 18 de Julio. Uno de los objetivos de este movimiento era reclamar la construcción de ciclovías en la ciudad de Montevideo, pero no tuvieron éxito.



SEGUIR PEDALEANDO UN POCO MÁS SEGUROS

Los cambios han sido tan vigorosos y tan rápidos que han superado notoriamente la capacidad de asimilarlos. En primer lugar, los ciclistas de la capital no están adecuadamente equipados con el mínimo necesario para prevenir accidentes. Vemos bicicletas sin luces, ciclistas sin casco, dando claras muestras de un total desconocimiento de las reglas básicas de tránsito. En segundo lugar, en Uruguay todavía sigue existiendo esa idea que las bicicletas son un medio de transporte de segunda categoría y que deben respetar al más grande. Lo que podemos denominar como "Ley de la selva", tal cual lo señala un aviso del propio Banco de Seguros del Estado. Y en tercer lugar las autoridades aún no han creado una infraestructura mínima para los ciclistas que integre las ciclovías en las principales arterias de comunicación, ni han implementado un sistema educativo acompañado de sanciones para ordenar la nueva situación. En países europeos, como Alemania, Bélgica y Holanda, donde se le rinde un verdadero culto a la bicicleta, existe una infraestructura adecuada para la correcta y segura circulación de estos birrodados. Se trata de privilegiar y acondicionar los trayectos ciclistas de acuerdo a una triple aceptación:

- Como medio complementario del transporte colectivo.
- Como transporte alternativo para los desplazamientos generales de la población.
- Como actividad deportiva y recreativa, que pondría en valor zonas de interés natural.

CICLOVÍAS, ¿DÓNDE ESTÁN?

En Montevideo actualmente contamos con una ubicada en Bulevar Artigas, que va desde la Plaza Cuba hasta el Edificio Libertad, por la vereda y en ambos sentidos. Casi todo el mundo la ignora, en especial los peatones. Otra se encuentra en Belloni, que no es muy utilizada ya que allí se instala periódicamente una feria en el cantero mismo, por donde corre la ciclovía.
Y también está la de la Rambla, que va desde la Playa Ramírez hasta Trouville, más que nada es utilizada para paseo. Y finalmente la de la playa del Cerro.



UN MUNDO DE MIL PEDALES

Algunos de los modelos de ordenamiento urbano más modernos en el mundo están fomentando el uso de bicicletas, como ocurre por ejemplo en varias ciudades de Suecia, donde a cuyos centros comerciales sólo se puede acceder en un birrodado o a pie.
Ojalá se cumpla el sueño de Galeano, y nuestro país le dé una oportunidad a este medio de transporte. Estamos en el momento justo para fomentar que los nuevos hábitos de transporte continúen operando incluso una vez que la crisis vaya cediendo. Entonces habremos logrado convertir una necesidad en una virtud.

FUENTES:
- DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
- INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO
- CONSULTORA CIFRA


PLUNA

UN BENJAMÍN CON MUCHAS HORAS DE VUELO

Benjamín Levy
piloto de PLUNA

El primer vuelo con éxito fue precedido de siglos de ilusiones, estudio, especulaciones y experimentación. Existían viejas leyendas con numerosas referencias a la posibilidad de moverse a través del aire. Esta gran hazaña la hicieron posible los hermanos Wright, en 1903, cuando realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire, propulsada por un motor. Fue así como volar, como recorrer no sólo países sino también continentes, se concretó.

Este sueño que muchos niños anhelan, Benjamín Levy con 27 años, lo hizo realidad, y hoy es uno de los pilotos más jóvenes de la aerolínea Pluna. Sus días transcurren surcando cielos, entre aterrizajes y despegues.

"Desde que tengo memoria quería volar, quería estar arriba de un avión. A pesar de no conocer a nadie vinculado a la aviación, yo veía pasar los aviones por mi casa y me imaginaba ahí, recorriendo el mundo entero... así que apenas pude, empecé el curso de vuelo".

CAMINO AL CIELO

En nuestro país hay dos ramas de la aviación; la civil y la militar. Si se elige la rama civil se puede hacer el curso de "Piloto Privado" en cualquiera de las escuelas de vuelo, generalmente aeroclubes, tanto de Montevideo como del interior. Luego, para convertirte en un "Piloto Comercial", los estudios deben continuar; se debe obtener la habilitación de multimotores y de vuelo por instrumentos. Benjamín se recibió de piloto a los 17 años. Después de haber acumulado un mínimo de 200 horas de vuelo, y de rendir una extensa serie de exámenes, teóricos y prácticos, de materias como Aerodinámica, Meteorología, Legislación Aérea, Actuaciones Humanas, entre otras... hoy se desempeña como Primer Oficial de Boeing 767/757.



UN ASIENTO PRIVILEGIADO

Vuelos tranquilos con cielos despejados, enfurecidas tormentas eléctricas, vientos abrasadores plagados de fuertes sacudones, lluvias intensas... todo en primera fila... sin perder la calma, y muchas veces sin perder la esperanza.

"La cabina de un avión es como cualquier otro lugar de trabajo, sólo que con la mejor vista del mundo. En un vuelo hay que estar muy atento a todo, hay que cumplir con los procedimientos predeterminados, tanto por la aerolínea como por el fabricante del avión. Pero sobre todo lo que tiene que existir es un muy buen trabajo en equipo, que no sólo es la tripulación -piloto, copiloto y auxiliares de cabina- sino otro montón de gente que hace posible el vuelo desde la tierra, como los mecánicos, los encargados de operaciones de vuelo, los controladores de tránsito, y el personal de la aerolínea y del aeropuerto".



EL CHECK IN Y EL CHECK OUT

Una hora antes de la salida, la tripulación debe presentarse en el aeropuerto uniformada y con su documentación personal.
En las oficinas de la compañía, un encargado de operaciones de vuelo le muestra a la tripulación técnica toda la información necesaria para poder volar.
Inmediatamente después, esos datos son transmitidos al resto de la tripulación, es decir a los auxiliares de cabina.
Ahora sí están listos para ir rumbo al avión, donde se realizan los procedimientos de verificación y de preparación. Una vez que todo esta chequeado, es hora que los pasajeros comiencen a embarcar.

"Cuando todos los pasajeros están abordo y tenés la autorización del control de tránsito aéreo ya podés iniciar el vuelo. Cada vuelo es una nueva aventura, un nuevo desafío... si bien todo está bajo control, los imprevistos de la naturaleza te pueden estar esperando a la distancia.
Las horas de trabajo pueden extenderse de un día al otro, hasta llegar al destino final. Una vez en tierra esperás que desembarquen todos los pasajeros, realizás los procedimientos de rutina y recién ahí te podés ir a descansar. Este descanso no siempre lo podés hacer en tu casa, en tu cama, muchas veces tu día de trabajo finaliza en otro país, y ahí no te queda otra que terminar en un hotel.
Yo principalmente vuelo en la línea que hace Montevideo-Río de Janeiro-Madrid, pero también vuelo a Santiago de Chile, a São Paulo, al nordeste brasileño y en ocasiones me tocó hacer vuelos especiales a Kinshasa, al Congo, y a Haití".

SOLES Y LUNAS

"Yo amo volar, creo que no podría hacer otra cosa en la vida. Siempre digo que soy un afortunado porque pude dedicarme a lo que siempre soñé. Ser piloto es un trabajo muy gratificante, te da la posibilidad de conocer muchos lugares, muchas personas, muchas culturas diferentes, en una semana podés haber recorrido gran parte del planeta. Pero también te obliga a permanecer lejos de tu gente por muchos días, no respeta feriados, ni navidades, ni cumpleaños... pero una vez en el aire todo vale la pena."

Volar es tener la oportunidad de ver la tierra desde la inmensidad, es la increíble sensación de libertad estampada en el corazón, es una pasión que una vez que se prueba nunca se puede dejar.

UN SUEÑO HECHO REALIDAD...

"¿Qué más le puedo pedir a la vida?, cuando llego al aeropuerto y ese avión, majestuoso, imponente, que de niño veía en las revistas y soñaba con volar, es en el cual transcurren mis días. Sólo quiero seguir adelante, seguir sumando más y más horas de vuelo hasta el día que me toque abandonar la cabina."



EL SUEÑO COMENZÓ CON ELLOS

Eran dos jóvenes obstinados corriendo detrás de un ideal, que en aquella época parecía un proyecto inalcanzable. Todos se negaban a ayudarlos, muy pocos creían en la posibilidad de que aquella idea cristalizara. Los hermanos Márquez Vaeza, Alberto y Jorge, de apenas 29 y 22 años, pretendían crear la primera compañía aérea de Uruguay -lo que finalmente consiguieron el 20 de noviembre de 1936-. Su entusiasmo y persistencia convencieron al entonces Embajador de Gran Bretaña, Sir. Eugene Millington Drake y, con este primer apoyo a través de recursos económicos y técnicos, aquel sueño se realizó. Tuvo un nombre, estructura, líneas, clientes y estatus de empresa de bandera uruguaya.

En sus inicios la empresa comenzó a operar al interior del país con dos biplanos bimotores de Havilland D.H. 90 -"Churrinche" y "San Alberto"- siendo Salto el primer destino regular realizado en noviembre de 1936. A medida que el país y la región fueron evolucionando, PLUNA expandió sus rutas y en diciembre de 1947 realizó su primer vuelo regular a Brasil, uniendo las ciudades de Montevideo y Punta del Este con Porto Alegre, extendiendo posteriormente esta ruta hasta San Pablo. Más adelante, en el año 1955 inauguró su puente aéreo a Buenos Aires y en mayo de 1981 la operación intercontinental a Madrid.

En junio de 1995, la que hasta entonces era Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea, fue privatizada transformándose en una empresa de economía mixta y pasándose a llamar PLUNA LINEAS AEREAS URUGUAYAS S.A., compuesta por 49% de capital estatal y 51% de capitales privados.

Durante los últimos años la empresa ha encarado un proceso de modernización y ampliación de flota, operando las rutas regionales con Boeing 737-200 y un Boeing 737-300, el cual comenzó a operar en la temporada de verano 2002. A dicha flota PLUNA incorpora un flamante Boeing 767-300 de mayor comodidad para los pasajeros y gran capacidad de carga, con el fin de cubrir con mayor eficacia la ruta intercontinental y un 757-200 para cubrir vuelos charters demandados y rutas de interés. Recientemente se ha incorporado un ATR-42 para cubrir rutas domésticas y vuelos regionales con mayor flexibilidad horaria y tarifaria.

Estas nuevas incorporaciones brindarán versatilidad a las operaciones de la empresa, además del menor costo operativo y consumo de combustible.

Con todas estas ventajas PLUNA amplía sus horizontes buscando nuevos destinos y perspectivas de futuro.

FUENTE: **PLUNA**



Una empresa que formó parte del paisaje de las rutas del Uruguay

UNA IMAGEN QUE PERDURA EN LA MEMORIA

Aquel famoso "galgo", que supo recorrer el país de sur a norte y de este a oeste, representaba la interrelación y la vinculación de todos los uruguayos con todos los puntos del territorio nacional. Sin duda sus servicios iban más allá de los de una empresa de transporte, para muchos representó la única forma de llegar a sus seres queridos o de tener noticias de ellos, la única posibilidad de concretar el sueño de conocer la capital del país, o de llegar a ver el mar. En una ciudad, en un pueblo o en un pequeño poblado todos sabían que la ONDA pasaba a determinada hora y que sólo tenían que esperarla. Una empresa de integración territorial y cultural. Una empresa que terminó constituyendo la identidad de los uruguayos.

UNA HISTORIA SOBRE RUEDAS

Su historia se remonta al 25 de noviembre de 1925. Fecha en al cual Eloy Guillermo Perazza se sentó al volante de su Ford T, carrozado para ocho pasajeros, con un objetivo muy claro; iniciar viajes que unieran Colonia con Montevideo, para competir con los ferrocarriles ingleses. En este mismo año Uruguay celebraba el centenario de la Asamblea de la Florida, y en todo el país comenzaban a vislumbrarse síntomas de prosperidad económica. Los "años locos" traían consigo cambios en los hábitos, costumbres y modas. El optimismo reinaba en la mentalidad de una sociedad que emprendía diversos proyectos, muchos de ellos utópicos y arriesgados como el de Perazza.
La empresa de transporte Perazza y Cía. comenzó a trasladar pasajeros, compitiendo con tarifas bastante más económicas de las que manejaba el transporte ferroviario. El confiable Ford T salía a las seis de la tarde de Colonia, y llegaba a las tres de la mañana a Montevideo, dejando a cada pasajero en su respectivo domicilio. El personalizado servicio era amenizado con algunos versos y cuentos, fruto de la imaginación de Eloy Perazza.



Otro de los fenómenos que se vivía en la época era la constante visita de turistas argentinos que viajaban a Colonia para visitar la Plaza de Toros, el frontón de pelota, y las diversas bellezas naturales de este departamento. Este flujo turístico provocó que surgiera un conjunto de empresarios omnibuseros independientes, cuya competencia por obtener pasaje podía llegar hasta la violencia física. La intervención del entonces Señor Presidente de la República, Gabriel Terra, fue fundamental para poner fin a estas disputas y lograr la unificación de estos servicios.
Es así como finalmente nace ONDA. En octubre de 1935, la mayoría de los concesionarios de los servicios de transporte de la línea Montevideo/Colonia creó la Organización Nacional de Autobuses, ONDA. En sus comienzos fue una cooperativa de recaudaciones que repartía los dividendos en base al kilometraje realizado por cada uno de sus integrantes. Su primer presidente fue Juan Bomio, un hombre enérgico y emprendedor. Él mismo recorría las carreteras en su coche, detenía a los ómnibus de la empresa y les realizaba severas inspecciones.



Dada la posición geopolítica del Uruguay para Juan Bomio las comunicaciones tenían una importancia vital. Uno de sus primeros objetivos fue crear una organización moderna, al estilo norteamericano, ya que en aquel entonces aún existían algunos sistemas de trueque para viajar, donde los pasajes se podían canjear por huevos, pollos, gallinas o por algunas frutas.

Las primeras unidades de la cooperativa fueron camiones Ford y Chevrolet, carrozados para 18 o 20 pasajeros por la empresa Casas y Bals. Más adelante se importaron de Alemania e Inglaterra tres ómnibus grandes: un Mercedes Benz con motor frontal para 40 pasajeros, y dos ALCO.

En 1947 se importó desde Estados Unidos el primer ómnibus G.M., que no tenía chasis y llevaba el motor atrás. Su estructura era como la carcaza de un avión y tenía las bodegas abajo en vez de la clásica baca. Costó $ 37.600 de la época; fue el número 161, con 37 asientos, y el pueblo lo bautizó "La ola marina", un tema musical del momento.



"La ONDA", como se la solía llamar unía culturas, unía realidades, unía a la gente del Uruguay. Para muchos habitantes de distintos rincones del interior de nuestro país, la llegada de "la ONDA", ver quién venía o quién partía, representaba una de las salidas familiares. Generalmente el establecimiento de la ONDA estaba ubicado alrededor de la plaza y su arribo se convertía en el comentario general de todo el pueblo: "Llego mengano, se va sultano".
El 25 de agosto de 1948 se celebró la Fiesta de la Locomoción, durante la cual se realizó un desfile de vehículos de todas las épocas, a lo largo de la Avenida 18 de Julio. Se podían ver vehículos de transporte de pasajeros de AMDET, CUTCSA, COT Y ONDA. "El Diario", destacaba en aquel entonces la presencia de ONDA en el desfile, ya que mostró desde el primer vehículo "1925", con su creador Perazza, hasta los “cruceros" para 41 pasajeros, considerados "lo mejor y lo más confortable de la industria mundial".

Una época de oro para una empresa moderna y progresista... que sin saberlo tendría un triste destino.

UNA ETAPA QUE ANTICIPABA EL FIN

A partir de la década del ´70 las cosas comenzaron a cambiar, surgieron algunos obstáculos que se interponían en las importaciones de unidades, concesiones de línea y otro tipo de medidas que empezaban a restarle capacidad al servicio.

A esto se sumó el fin del "boom" de la construcción en la década del ´80, lo que obligó a ONDA a plantearle al personal una reducción en los servicios de la zona este, ante la caída abrupta de la venta de pasajes, y el envío al seguro de paro de una parte de los trabajadores. El sindicato rechazó esta solución. A su vez, la ruptura de la "tablita", en 1982, le agregó otro ingrediente de zozobra a las finanzas de la empresa. La lucha por revertir la situación adquirió características dramáticas, comprometiendo incluso la salud de varios de sus directivos.
Las millonarias deudas en dólares se acumulaban, las negociaciones emprendidas a nivel político no daban el resultado deseado y las relaciones con el sindicato eran cada vez más críticas.

ONDA aún recorría las rutas, la gente aún podía ver llegar o partir al galgo de las plazas, pero ya éste estaba herido de muerte. En la Memoria y Balance General del 30 de junio de 1989 se sostenía que el cuadro que se presentaba en el país, con relación al transporte en general y a la empresa en particular, era capaz de sumir en la desesperanza al más optimista y emprendedor de los hombres.
En junio de 1991, tras 56 años de existencia, el edificio de la Plaza Cagancha, el edificio de ONDA se convirtió en historia.



UNA EMPRESA... UNA PARTE DE NOSOTROS

Una historia que contribuyó enormemente con el desarrollo del país, relacionando a muchas personas entre sí; productores, comerciantes, industriales, estudiantes, parejas, padres e hijos... apostando a la comunicación y creando las alternativas para el crecimiento social del Uruguay.
ONDA fue: fuente de trabajo, desarrollo, crecimiento, relacionamiento, comunicación, prosperidad y además cultivó lazos de cultura y progreso.
"La ONDA" forma parte de la historia de muchos uruguayos y sin duda forma parte de la historia del país en su totalidad.



FUENTES:
- JUNTA DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO
- MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES

FOTOGRAFÍAS GENTILEZA DEL SR. OSVALDO TORRES